Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/2524

Anträge

der Fraktion der CDU/CSU

betr. **verkehrspolitische Vorschläge**

Teil I:	Antrag betr. Sanierung der Deutschen Bundesbahn
Teil II:	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes
Teil III:	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Handelsgesetzbuches
Teil IV:	Antrag betr. Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung
Teil V:	Entwurf eines Gesetzes über eine Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lastfahrzeuge
Teil VI:	Antrag betr. Beseitigung von Autobahn-Engpässen
Teil VII:	Antrag betr. Ausweitung des Sonntagsfahrverbotes
Teil VIII:	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes
Teil IX:	Antrag betr. Kleingutverkehr
Teil X:	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes
Teil XI:	Antrag betr. Sanierung der Binnenschiffahrt
Teil XII:	Antrag betr. Finanzierung des Verkehrswegebaues in den Gemeinden
Teil XIII:	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
Teil XIV:	Antrag betr. Anpassung der Parkordnung an die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden
Teil XV:	Antrag betr. baldige Verbesserung der Straßenverkehrsregelung
Teil XVI:	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes
Teil XVII:	Zusammenfassende Darstellung

Bonn, den 1. Februar 1968

Dr. Barzel und Fraktion

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

TEIL I

Antrag

betr. **Sanierung der Deutschen Bundesbahn**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, bis zum 30. April 1968 dem Bundestag konkrete Vorstellungen zu unterbreiten:

— welche Anforderungen die sich verändernden Strukturen unserer Volkswirtschaft und Gesellschaft mittel- und langfristig an ein leistungsfähiges, gesundes, modernes, in erster Linie auf Schienenverkehr ausgerichtetes Bundesunternehmen stellen werden, das auch in Zukunft seine Stellung als tragende, ausgleichende und verbindende Mitte des Gesamtverkehrs behalten soll;

— wie den bereits im Bericht über die Deutsche Bundesbahn vom 30. Januar 1960 (Brand-Bericht, Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode) und im Bericht der Deutschen Revisions- und Treuhand-Aktiengesellschaft aus dem Jahre 1966 enthaltenen Empfehlungen über die Zukunft der Deutschen Bundesbahn entsprochen werden soll;

— wie die Deutsche Bundesbahn, deren volkswirtschaftlicher Nutzen entscheidend davon abhängt, daß sie ihre wirtschaftliche Situation verbessert, durch eigene Anstrengungen einen ihrer spezifischen Leistungsfähigkeit entsprechenden und damit einen für die ökonomische Auslastung ihrer betriebsnotwendigen Kapazitäten ausreichenden Anteil am Gesamtverkehrsbedarf an sich ziehen kann;

— wie die Deutsche Bundesbahn sich einerseits mehr und schneller den Veränderungen der Nachfrage anpassen und andererseits ihr Angebot in den Transportbereichen besonders ausbauen kann, in denen sie bei Ausnutzung aller ökonomisch vertretbaren Entwicklungsmöglichkeiten ihre qualitative und kostenmäßige Leistungsfähigkeit zur Geltung zu bringen und ihre Großorganisation, die auf den Verbund mit anderen Verkehrstechniken und auf eine enge Zusammenarbeit mit allen europäischen Eisenbahnen angelegt ist, zu nutzen vermag;

— wie die Bundesregierung in Zukunft zu unterscheiden gedenkt zwischen dem Bereich, in dem die Deutsche Bundesbahn öffentliche Aufgaben wahrnimmt und einen entsprechenden Ausgleich insoweit erwarten darf, als die ihr abverlangten Leistungen nicht im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit erbracht werden können und dem Bereich, in dem die Deutsche Bundesbahn im Wettbewerb mit anderen

Verkehrsmitteln steht und auf gleiche Startbedingungen angewiesen ist;

— wie die finanziellen Möglichkeiten für eine bedarfsgerechte Gestaltung des Leistungsangebotes der Deutschen Bundesbahn sowie die Modernisierung und Rationalisierung ihrer Produktionsweisen gewährleistet werden können;

— wie der Bund als Eigentümer des Unternehmens

angesichts der schwierigen Haushaltssituation und der Knappheit der Mittel für Investitionen,

angesichts der Tatsache, daß die bisherigen Bemühungen, die wirtschaftliche Lage der Deutschen Bundesbahn zu verbessern, ein ständiges Anwachsen des Defizits nicht verhindern konnten und nicht ausgereicht haben, um die Folgen der tiefgreifenden Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft auszugleichen, die Auswirkungen teilweise ungleicher Wettbewerbsbedingungen zu neutralisieren und die Kapitalsituation der Deutschen Bundesbahn grundlegend zu verbessern,

angesichts der Tatsache, daß als Folge der technologischen Veränderungen, der verstärkten internationalen Arbeitsteilung und der unaufhaltsamen Strukturveränderung in Produktion und Verteilung die Nachfrage nach Schienentransportleistungen relativ stark beeinträchtigt wird

sich selbst in Pflicht zu nehmen gedenkt, damit der notwendige Anpassungs- und Strukturverbesserungsprozeß bei seinem Unternehmen Deutsche Bundesbahn zum Wohle der Allgemeinheit und zum Wohle der Deutschen Bundesbahn und ihrer Bediensteten wirklich gelingt;

— wie durch eine Vielzahl ergänzender und aufeinander abgestimmte Maßnahmen des Staates der wirtschaftliche Erfolg der von der Bundesbahnleitung zu treffenden, nach innen und außen wirkenden Maßnahmen sichergestellt werden kann.

Hierauf aufbauend möge die Bundesregierung in Abstimmung mit den Organen der Deutschen Bundesbahn Vorschläge für eine entscheidende Verbesserung der Wirtschaftsstruktur der Deutschen Bundesbahn in einem Zeitraum von vier Jahren ausarbeiten.

Die Bundesregierung möge zu diesem Zweck

1. ein Programm zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn (Strukturverbesserungsprogramm),

2. ein entsprechendes Investitions- und Finanzierungsprogramm,

3. ein sich aus den beiden erstgenannten Programmen als notwendig ergebendes Sozialprogramm

vorlegen.

Die Bundesregierung möge in ihrer Vorlage insbesondere ihre Gedanken zu folgenden Punkten darlegen:

Zu 1.

a) Welches sind die Ursachen des Defizits und wie sollen die Hauptdefizitquellen der Deutschen Bundesbahn beseitigt werden (z. B. im Personen-, Stückgut- und Expreßgutverkehr)?

b) Wie kann der Kleingutverkehr der DB, der zusammen mit dem Kleingutverkehr der Bundespost eine jährliche Kostenunterdeckung von mindestens 800 Mill. DM verursacht, durch eine Zusammenarbeit von DB, Bundespost, Spedition und gewerblicher Verkehrswirtschaft kostendeckend abgewickelt werden?

c) Wie kann die besonders personalaufwendige Sammlung und Verteilung von Kleingut im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Knotenpunktverkehrs der DB durch regionale Kooperation kostendeckend organisiert werden?

d) Von welcher Zahl von Knotenpunkten gehen entsprechende Überlegungen gemäß b) und c) aus?

e) Inwieweit deckt der Wagenladungsverkehr zu normalen und Ausnahmetarifen seine Kosten?

f) Wird es auf weite Sicht für möglich gehalten, daß die DB bei der Kalkulation der Preise auch eine Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals berücksichtigt?

g) Wie werden sich in Zukunft Kostensteigerungen, die nicht durch Rationalisierungseffekte aufgefangen werden können, auf das Tarifniveau auswirken?

h) In welchem Zeitraum sollen Bundesbahndirektionen und Bundesbahnämter zusammengelegt sowie Streckenstillegungen im Hinblick auf den künftigen Knotenpunktverkehr vorgenommen werden? Wie müßte eine moderne Organisationsform der Bundesbahn gestaltet sein?

i) Welcher Personalabbau läßt sich bei entsprechender Ausstattung des Investitionsprogramms und einem entsprechenden Ausbau des Sozialprogramms in welchem Zeitraum konkretisieren, und welche Folgewirkungen lassen sich damit für die Produktivität des Unternehmens erreichen?

j) Wie kann der Verwaltungsapparat der DB vereinfacht und rationalisiert werden?

k) Wie kann das Management gestärkt und wie kann eine leistungsfähige Verkaufsorganisation aufgebaut werden?

l) Mit welchen Mitteln kann der Absatz an Verkehrsleistungen der DB aus eigenen Anstrengungen nachhaltig verbessert werden?

m) Mit welchen Beförderungsleistungen ist für die Jahre 1975/1980/1985 im Personen- und Güterverkehr zu rechnen und welcher Anteil davon entfällt auf die Bundesbahn?

Zu 2.

a) Welcher Kapitaleinsatz ist erforderlich, um eine entscheidende Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses erreichen zu können?

b) Welche Investitionen sind aus Rationalisierungsgründen notwendig, wo soll das Schwergewicht zukünftiger Investitionen angesetzt werden, und welche Vorstellungen bestehen über deren Rangfolge?

c) Wie hoch wird der Bedarf an Investitionen für die Entwicklung eines rationellen Knotenpunktverkehrs und einer wesentlichen Intensivierung des kombinierten Verkehrs geschätzt?

d) Welche Absichten bestehen hinsichtlich einer weiteren Kapitalausstattung?

e) Was kann getan werden, um den ungewöhnlich hohen Kapitaldienst der DB zu ermäßigen, und sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, den Teil des Schuldendienstes zu übernehmen, der sich aus Investitionen für den Fahrweg im Knotenpunkt- und kombinierten Verkehr ergibt?

f) Welche Hilfestellung kann die Bundesregierung der DB geben, um die kurzfristigen Schulden in langfristige zu verwandeln?

g) Wie ist der zu erwartende Finanzbedarf der DB mit den in der mittelfristigen Finanzplanung enthaltenen Angaben in Einklang zu bringen?

Zu 3.

a) Welche Personalverringerung wäre bei Durchführung der unter 1. und 2. genannten Programme möglich, und wäre sie ohne unzumutbare soziale Härten durchführbar?

b) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, durch Prämien an künftig freiwerdende Bedienstete der DB den Anreiz für das Überwechseln in die private Wirtschaft zu verstärken?

c) Kann eine Bundespersonalausgleichstelle eingerichtet werden, die zwischen verschiedenen Bundesverwaltungen und anderen Verwaltungen einen Austausch von Personal ermöglicht, ohne daß damit eine Verschlechterung des persönlichen Status verbunden ist?

d) Wie kann Beamten, Angestellten und Arbeitern der DB eine Gewähr dafür gegeben werden, daß sie beim Überwechseln in eine andere Berufstätigkeit nicht die sozialen Vergünstigungen verlieren, die ihnen die DB gewährt?

e) Wie kann sichergestellt werden, daß der Beruf des Eisenbahners wieder in jeder Hinsicht attraktiv genug wird, um der DB einen qualitativ hochwertigen Nachwuchs zu sichern?

TEIL II

Antrag

Der Bundestag wolle beschließen:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Bundesbahngesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1161), wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 wird Satz 2 gestrichen.

   b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

   „(3) Der Vorsitzer und die übrigen Vorstandsmitglieder werden im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat vom Bundesminister für Verkehr vorgeschlagen. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die Bundesregierung über die Vorschläge. Bei der Benennung der übrigen Vorstandsmitglieder ist auch der Vorsitzer zu hören. Die Vorstandsmitglieder werden aufgrund eines Beschlusses der Bundesregierung vom Bundespräsidenten bestellt."

   c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

   „(4) Die Vorstandsmitglieder stehen in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis. Ihre Rechtsverhältnisse gegenüber dem Bund, insbesondere die Gehälter, Ruhegehälter und Hinterbliebenenbezüge, werden durch Verträge mit dem Bundesminister für Verkehr geregelt. Die Verträge bedürfen der Zustimmung des Bundesministers der Finanzen."

   d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5. Die Sätze 6 und 7 werden gestrichen.

2. § 10 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

   „(1) Der Verwaltungsrat wird von der Bundesregierung bestellt. Er besteht aus einundzwanzig Mitgliedern, von denen sieben Bedienstete der Deutschen Bundesbahn sind. Die Mitglieder werden für fünf Jahre bestellt."

   b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

   „(2) Die Mitglieder müssen erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Verkehrssachverständige sein. Sie dürfen nicht in Organisationen, in Unternehmen oder Organen von Unternehmen tätig sein, die mit der Deutschen Bundesbahn im Wettbewerb stehen oder auch den Interessen anderer Verkehrsträger dienen. Sie dürfen ferner nicht Vorstandsmitglieder von Gesellschaften sein, an denen die Deutsche Bundesbahn mit Mehrheit beteiligt ist. Sie haben ihr Amt nach bestem Wissen und Gewissen zum Nutzen der Deutschen Bundesbahn zu versehen. In Erfüllung dieser Pflicht sind sie an Aufträge oder Weisungen nicht gebunden."

   c) Die Absätze 3 bis 6 werden gestrichen; die bisherigen Absätze 7 bis 12 werden Absätze 3 bis 8.

3. Nach § 13 wird folgender § 13 a eingefügt:

   „§ 13 a

   Zur Beratung des Vorstandes und des Verwaltungsrates in verkehrswirtschaftlichen Fragen wird nach näherer Bestimmung der Verwaltungsordnung ein Verkehrsbeirat bestellt. Der Beirat wird durch den Präsidenten des Verwaltungsrates im Einvernehmen mit dem Vorstand berufen."

4. § 14 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

   „(1) Der Bundesminister für Verkehr hat die Aufsicht darüber, daß die Deutsche Bundesbahn ihre Geschäfte nach den geltenden Gesetzen führt, und zwar unter Berücksichtigung der besonderen Rechte und Pflichten, die sich für ihre Organe aus den Bestimmungen dieses Gesetzes ergeben."

b) Absatz 2 wird gestrichen. Die bisherigen Absätze 3 bis 8 werden Absätze 2 bis 7.

5. Nach § 16 wird folgender § 16 a eingefügt:

„§ 16 a

Der Bundesminister für Verkehr kann der Deutschen Bundesbahn abweichend von § 453 Abs. 3 des Handelsgesetzbuches die Beförderungspflicht für einzelne Bundesbahnstrecken auferlegen, wenn dies aus Gründen des allgemeinen Wohls erforderlich ist. § 28 a bleibt unberührt."

6. § 28 a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden hinter den Worten „nach § 16 Abs. 4" die Worte „und § 16 a" eingefügt.

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Bei Streitigkeiten darüber, ob und in welcher Höhe ein Ausgleich zu gewähren ist, entscheidet auf Antrag der Deutschen Bundesbahn ein Schiedsgericht."

c) Absatz 4 wird gestrichen; der bisherige Absatz 5 wird Absatz 4.

d) In Absatz 4 erhalten die einleitenden Worte folgende Fassung:

„Die Absätze 1 bis 3 gelten auch."

7. Nach § 28 a wird folgender § 28 b eingefügt:

„§ 28 b

(1) Bei Streitigkeiten nach § 28 a Abs. 3 und in anderen ihm durch Gesetz zugewiesenen Fällen entscheidet das Bundesverwaltungsgericht als Schiedsgericht in der Besetzung mit einem Vorsitzenden, zwei Bundesrichtern und zwei Bundesverkehrsrichtern.

(2) Die Bundesverkehrsrichter werden vom Präsidenten des Bundesverwaltungsgerichts auf die Dauer von vier Jahren berufen. Ein Bundesverkehrsrichter ist aus der Vorschlagsliste zu entnehmen, die vom Bundsminister für Verkehr eingereicht worden ist; der andere Bundesverkehrsrichter ist aus der Vorschlagsliste zu entnehmen, die von der Deutschen Bundesbahn eingereicht worden ist.

(3) Die Bundesverkehrsrichter müssen das 35. Lebensjahr vollendet haben und besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet des Verkehrs besitzen. Sie dürfen nicht Beamte, Angestellte oder Arbeiter des Bundes sein oder dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn angehören.

(4) Die Vorschriften über das Verfahren vor dem Schiedsgericht sowie über die Berufung, Stellung und Heranziehung der Bundesverkehrsrichter erläßt der Bundesminister des Innern durch Rechtsverordnung."

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Bundesbahngesetz neu bekanntzumachen unter Beseitigung von Unstimmigkeiten des Gesetzeswortlauts.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt mit Ausnahme des Artikels 1 Nr. 1 am .... in Kraft. Artikel 1 Nr. 1 tritt am 31. Mai 1972 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Nach § 28 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes i. d. F. des Gesetzes vom 1. August 1961 ist die Deutsche Bundesbahn unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Die Erwartungen, die seinerzeit an diese Vorschrift geknüpft wurden, haben sich nicht erfüllt. Das ist nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, daß man es damals unterlassen hat, die Verantwortlichkeiten zwischen der Deutschen Bundesbahn als Wirtschaftsunternehmen und dem Bund als Wahrer der politischen Belange eindeutig voneinander abzugrenzen. Die Einwirkungsrechte des Bundesministers für Verkehr auf die Deutsche Bundesbahn wurden vielmehr unverändert aufrechterhalten, und man verzichtete auch darauf, den Ausgleichsanspruch bei der Setzung von Auflagen und der Versagung von Genehmigungen zu einem Rechtsanspruch zu verdichten. Es blieb dabei, daß bei Meinungsverschiedenheiten über Grund und Höhe eines solchen Anspruchs, der zudem bei Verlusten, die aus allgemeinen Anordnungen des Bundesministers für Verkehr herrühren, überhaupt nicht besteht, die Bundesregierung endgültig und damit als Richter in eigener Sache entscheidet. Die Folge davon sind die Pauschalabgeltung von Verlusten und ein System der nicht konkretisierten Liquiditätshilfen. Sie geben ein falsches Bild von dem tatsächlichen betriebsbedingten Unternehmensergebnis, schwächen mit dem Zwang zur Ausweisung hoher Defizite die Kreditwürdigkeit der Deutschen Bundesbahn und untergraben zwangsläufig das Vertrauen ihrer Mitarbeiter zu dem eigenen Unternehmen bzw. zu den für die Verkehrspolitik verantwortlichen Instanzen. Sie bergen aber zugleich auch die Gefahr, daß der Wille zu einer durchgreifenden Reform bei der Deutschen Bundesbahn selbst geschwächt wird und Verkehsleistungen aufrechterhalten werden, die an sich wegfallen könnten, und Schwerpunktbildungen versäumt werden, die die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn stärken würden. Es bestätigt sich damit erneut die sowohl in Deutschland als auch im Ausland gesammelte Erfahrung, daß eine Staatsbahn nur dann kaufmännisch wirtschaften kann, wenn sie über ein hinreichendes Maß an Selbständigkeit gegenüber dem Staat verfügt.

Aus diesem Grunde ist es erforderlich, die kaufmännische Unabhängigkeit und Eigenverantwortlichkeit der Organe der Deutschen Bundesbahn nach dem Grundsatz der Trennung von politischer Aufsicht und Unternehmensleitung eindeutig klarzustellen und bei der Bestellung des Vorstandes die Möglichkeiten für ein starkes kaufmännisches Management zu schaffen. Die Organe der Deutschen Bundesbahn haben ausschließlich die Pflicht, das Unternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen, während es Aufgabe des Bundes ist, das öffentliche Interesse gegenüber der Deutschen Bundesbahn zur Geltung zu bringen. Die unmittelbare Inanspruchnahme der Deutschen Bundesbahn für spezielle öffentliche Aufgaben ist in konkreten Tatbeständen zu präzisieren. Die sich aus solchen Auflagen ergebenden wirtschaftlichen Nachteile müssen im Einzelfall abgegolten werden. Bei Meinungsverschiedenheiten über Grund und Höhe des Ausgleichsanspruchs entscheidet verbindlich ein Schiedsgericht.

Diese Regelung entspricht den schon frühzeitig von der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft entwickelten Vorstellungen und liegt auf der Linie, die auch im Ausland verfolgt wird, weil es erforderlich ist, den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit einer größeren kaufmännischen Handlungsfreiheit zu bieten.

B. Die einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1

Die Regelung dient der Stärkung der Unabhängigkeit der Deutschen Bundesbahn und soll gewährleisten, daß für ihre Leitung hervorragende Persönlichkeiten nicht nur aus der Bundesbahn, sondern auch aus dem Wirtschafts- und öffentlichen Leben gewonnen werden können, ohne daß die Gefahr besteht, daß diese Persönlichkeiten zu anderen Unternehmen abwandern.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Die Ausgestaltung der Deutschen Bundesbahn als kaufmännisches Unternehmen gebietet es, den Verwaltungsrat soweit wie möglich dem Aufsichtsrat einer Handelsgesellschaft anzugleichen. Insbesondere muß der Bundesregierung als dem Repräsentanten des Eigentümers das Recht zustehen, die Mitglieder des Verwaltungsrates zu bestellen. Aus diesem Grunde ist es auch untunlich, die Zusammensetzung des Verwaltungsrates im einzelnen vorzuschreiben; es erscheint lediglich angezeigt, entsprechend § 76 des Betriebsverfassungsgesetzes zu bestimmen, daß ein Drittel der Mitglieder Arbeitnehmervertreter sind.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Da der Verwaltungsrat sich nicht mehr aus bestimmten Gruppen zusammensetzt, andererseits aber auf die Mitwirkung kenntnisreicher Vertreter der verschiedenen Berufszweige an der Lösung ver-

kehrswirtschaftlicher Fragen der Deutschen Bundesbahn nicht verzichtet werden sollte, ist die Schaffung eines Verkehrsbeirates angezeigt.

Zu Artikel 1 Nr. 4

Die Aufsichtsrechte des Bundesministers für Verkehr müssen dem veränderten Charakter des Unternehmens und seiner Verpflichtung zur kaufmännischen Geschäftsführung angepaßt werden. Die Regelung geht davon aus, daß den Organen der Deutschen Bundesbahn eine stärkere Eigenverantwortung auferlegt wird und deshalb eine größere Handlungsfreiheit zugebilligt werden muß. Die dem Bundesminister für Verkehr zustehende Rechtsaufsicht wird davon ebensowenig berührt wie seine Befugnis, der Deutschen Bundesbahn aus Gründen des allgemeinen Wohls Auflagen zu erteilen oder erforderliche Genehmigungen zu verweigern.

Zu Artikel 1 Nr. 5 und 6 Buchstabe a

Nach der vorgesehenen Ergänzung des Handelsgesetzbuches (HGB) soll die Beförderungspflicht für Stückgut grundsätzlich aufgehoben werden. Es sind jedoch Fälle denkbar, in denen diese Regelung zu nicht vertretbaren Nachteilen bei der Güterversorgung führt. Aus diesem Grunde muß der Bundesminister für Verkehr die Möglichkeit haben, der Deutschen Bundesbahn für einzelne Strecken die Beförderungspflicht aufzuerlegen.

Die Ergänzung des § 28 a Abs. 1 stellt sicher, daß die Deutsche Bundesbahn Anspruch auf Ausgleich hat, wenn die Auflage dazu führt, daß ihre Aufwendungen nicht gedeckt werden.

Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstaben b und c sowie Nr. 7

Nach jetzigem Recht entscheidet bei Meinungsverschiedenheiten darüber, ob und in welcher Höhe ein Ausgleich zu gewähren ist, die Bundesregierung auf Antrag der Deutschen Bundesbahn aufgrund eines Gutachtens von wirtschaftserfahrenen und unabhängigen Sachverständigen, die die Bundesregierung bestellt. Diese Regelung hat sich nicht bewährt. Obwohl die Deutsche Bundesbahn alljährlich erhebliche Ausgleichsleistungen vom Bund erhält, ist es in keinem Fall zu einem solchen Verfahren gekommen. Aus der Erkenntnis heraus, daß die Bundesregierung an die Feststellungen eines Gutachtens naturgemäß nicht gebunden ist und doch als Richter in eigener Sache entscheiden würde, wurde der Weg des „Arrangements" vorgezogen. Bei einem solchen Vorgehen ist keine Gewähr dafür gegeben, daß Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihres Erfolges und ihrer Kosten eingehend geprüft werden. Außerdem gerät die Deutsche Bundesbahn dadurch in der Öffentlichkeit und vor allem bei ihren Wettbewerbern in ein Zwielicht. Der Verzicht auf eine klare Abrechnung der Ausgleichsansprüche nährt den Verdacht, daß der Deutschen Bundesbahn auch Mittel zugewendet werden, die an sich nicht erforderlich sind. Die verkehrspolitische Diskussion wird dadurch seit Jahren schwer belastet.

Es ist deshalb geboten, die Entscheidung über Streitigkeiten dieser Art einem Schiedsgericht zu übertragen. Diese Regelung knüpft an das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 272)/13. März 1930 (Reichsgesetzbl. II S. 369) an, das die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen der Reichsregierung und der Deutschen Reichsbahngesellschaft einem besonderen Gericht (Reichsbahngericht) übertragen hatte. Sie bedurfte jedoch mit Rücksicht darauf, daß die Deutsche Bundesbahn keine volle rechtliche Selbständigkeit besitzt, einer Modifikation.

Gegen die vorgesehene Regelung bestehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken, da der Gesetzgeber den Insichprozeß zulassen kann und die Hoheitsrechte des Bundes gegenüber der Deutschen Bundesbahn dadurch nicht geschmälert werden. Die Errichtung einer richterlichen Instanz entspricht auch dem von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vorgelegten Vorschlag einer Verordnung des Rats über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen (vgl. Artikel 17).

Die Bildung des Schiedsgerichts beim Bundesverwaltungsgerichts erscheint deshalb richtig, weil es sich bei dem Anspruch auf Ausgleich um eine Leistung öffentlich-rechtlicher Art handelt (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Mai 1962, BVerwGE Bd. 14, 160).

Zu Artikel 3

Die abweichende Regelung für das Inkrafttreten der in Artikel 1 Nr. 1 vorgesehenen Änderung ist mit Rücksicht darauf erforderlich, daß zu diesem Zeitpunkt die Tätigkeitsperiode des gegenwärtigen Vorstandes abläuft. Mutmaßlich wird zu dem gleichen Termin die für die Sanierung der Deutschen Bundesbahn erforderliche Übergangsperiode abgeschlossen sein.

TEIL III

Antrag

Der Bundestag wolle beschließen:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Handelsgesetzbuches

Der Bundestag hat folgendes Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (Reichsgesetzbl. S. 219), zuletzt geändert durch das Einführungsgesetz zum Aktiengesetz vom 6. September 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 1185) wird wie folgt geändert:

1. § 453 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

   „(3) Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs sind zur Beförderung von Stückgut (einzelne Frachtstücke, die in einem besonderen Frachtbrief als Stückgut bezeichnet und von der Eisenbahn vereinbarungsgemäß verladen, umgeladen und entladen werden) nicht verpflichtet. § 16 a des Bundesbahngesetzes und entsprechende Vorschriften des Landesrechts bleiben unberührt."

2. Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

   Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs müssen ihr Leistungsangebot auf die Abwicklung des massenhaften und großströmigen Verkehrs konzentrieren. Die investitionspolitischen Entscheidungen sind auf die ökonomisch-technische Überlegenheit des Schienentransports hin auszurichten. Das künftige Eisenbahntransportaufkommen hängt weitgehend davon ab, in welchem Umfang und wie schnell der theoretisch denkbare Leistungsstand realisiert wird. Die Konzentration des Leistungsangebots der Eisenbahnen auf ihre leistungsmäßigen Schwerpunkte setzten ihre Freistellung von Aufgaben voraus, zu deren Erfüllung sie gemäß ihrer ökonomisch-technischen Eignung weniger prädestiniert sind.

Um die erforderlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, sollen die Eisenbahnen von der Beförderungspflicht im Stückgutverkehr befreit werden. In bestimmten Fällen, in denen eine mindestens gleichwertige Bedienung im Stückgutverkehr nicht gewährleistet ist, kann der Bund durch spezielle Auflagen die Beförderungspflicht aufrechterhalten. Die Länder können entsprechende Regelungen in den Landeseisenbahngesetzen treffen.

Der gewerbliche Güterverkehr hält im übrigen ein ausreichendes Leistungsangebot vor, so daß eine reibungslose Verkehrsbedienung auch nach Aufhebung der Beförderungspflicht im Stückgutverkehr gewährleistet ist.

Die in Anpassung in das HGB erforderliche Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) wird der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung vornehmen.

TEIL IV

Antrag

betr. Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, § 6 Abs. 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) wie folgt zu fassen:

> „(3) Die Eisenbahnen können Sonderabmachungen treffen, durch die Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Kunden vergleichbare Bedingungen zugestanden werden. Die Sonderabmachungen sind dem Bundesminister für Verkehr unverzüglich anzuzeigen. Sie werden wirksam, sofern der Bundesminister für Verkehr nicht innerhalb von drei Wochen widerspricht."

TEIL V

Antrag

Der Bundestag wolle beschließen:

Entwurf eines Gesetzes über die Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lastfahrzeuge

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Gegenstand der Gebühr

(1) Die Benutzung öffentlicher Straßen im Geltungsbereich dieses Gesetzes mit schweren Lastfahrzeugen unterliegt einer Gebühr.

(2) Schwere Lastfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Kraftfahrzeuge (einschließlich der Sattelkraftfahrzeuge) und Kraftfahrzeuganhänger, die nach ihrer Bauart zur Güterbeförderung bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von 10 Tonnen oder mehr haben.

(3) Die Gebührenschuld entsteht, sobald ein schweres Lastfahrzeug auf öffentlichen Straßen im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes benutzt wird, mit dem Beginn der Benutzung.

§ 2

Befreiung

Von der Zahlung der Gebühr befreit sind

1. der Bund, die Länder, die Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände, soweit sie schwere Lastfahrzeuge im Rahmen ihrer hoheitlichen Betätigung verwenden,

2. die sonstigen Halter schwerer Lastfahrzeuge, wenn sie Fahrten durchführen zur Beförderung von
   a) Umzugsgut,
   b) gebrauchten Packmitteln und Paletten,
   c) Milch und Milcherzeugnissen,
   d) Fischen, Garnelen (auch ohne Panzer) und Miesmuscheln, frisch, gekühlt oder gefroren. Garnelen dürfen gekocht, aber nicht weiter zubereitet sein,
   e) Obst, Gemüse und daraus hergestellten Säften,
   f) Mineralbrunnen,
   g) lebenden Tieren,
   h) Geräten von Schaustellern und sonstigem Schaustellergut.

Für die Begriffsbestimmungen sind bei den zu Buchstaben c und d genannten Gütern die ernährungsrechtlichen und bei den zu Buchstaben e und f genannten Gütern die zolltarifrechtlichen Vorschriften maßgebend.

§ 3

Bemessungsgrundlage

Die Gebühr bemißt sich für jedes Fahrzeug unter Berücksichtigung seiner Achslasten nach der im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes auf öffentlichen Straßen zurückgelegten Strecke (Fahrstrecke). Doppelachsen gelten als zwei Achsen.

§ 4

Gebührensätze

Die Gebühr beträgt für jedes Kilometer der Fahrstrecke und für jede vorhandene Achse mit einer zulässigen Achslast von

1.	3 000 kg	bis	4 999 kg	0,1 Pfennig
2.	5 000 kg	bis	6 999 kg	0,3 Pfennig
3.	7 000 kg	bis	7 999 kg	0,5 Pfennig
4.	8 000 kg	bis	8 999 kg	0,7 Pfennig
5.	9 000 kg	bis	9 999 kg	1,0 Pfennig
6.	10 000 kg	bis	10 999 kg	1,4 Pfennig
7.	11 000 kg	bis	11 999 kg	1,9 Pfennig
8.	12 000 kg	bis	12 999 kg	2,4 Pfennig
9.	13 000 kg	und mehr		3,1 Pfennig

§ 5

Ermäßigung

(1) Die Gebühr ermäßigt sich auf 50 vom Hundert des Tarifs nach § 4 für Fahrten

1. unmittelbar zwischen Berlin (West) und dem übrigen Geltungsbereich dieses Gesetzes,

2. unmittelbar zwischen dem Zonenrandgebiet oder den Frachthilfegebieten und dem sonstigen Geltungsbereich dieses Gesetzes,
3. innerhalb des Zonenrandgebietes oder der Frachthilfegebiete,
4. unmittelbar zwischen einem deutschen Seehafen und dem sonstigen Geltungsbereich dieses Gesetzes sowie von und nach einem deutschen Seehafen durch den sonstigen Geltungsbereich dieses Gesetzes, soweit es sich um die Beförderung von Gütern der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr über deutsche Seehäfen handelt.

(2) Die Ermäßigung nach Absatz 1 Nr. 2 und 3 tritt nur ein, wenn

1. die Fahrten mit Fahrzeugen ausgeführt werden, die im Zonenrandgebiet oder in den Frachthilfegebieten ihren Standort haben,
2. der Gebührenschuldner
   a) seinen Sitz im Zonenrandgebiet oder in den Frachthilfegebieten hat und auf der jeweiligen Fahrt ausschließlich Güter zu und von den Orten in den bezeichneten Gebieten befördert hat oder
   b) eine oder mehrere nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassungen im Zonenrandgebiet oder in den Frachthilfegebieten unterhält und auf der jeweiligen Fahrt ausschließlich Güter zu oder von diesen Niederlassungen befördert hat und
3. für die begünstigten Fahrten ein buchmäßiger Nachweis geführt wird. Die Form des buchmäßigen Nachweises kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung bestimmen.

§ 6

Gebührenschuldner

Gebührenschuldner ist der Halter des Fahrzeugs.

§ 7

Verwaltung der Gebühr

(1) Die Verwaltung der Gebühr wird der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr übertragen. Diese nimmt in Fällen, in denen ein schweres Lastfahrzeug im grenzüberschreitenden Verkehr benutzt wird und der Gebührenschuldner seinen Sitz oder eine nicht nur vorübergehende Niederlassung nicht im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes hat, die Rechts- und Amtshilfe der Grenzzollstellen in Anspruch.

(2) Bei der Verwendung der Gebühr hat die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes gegenüber allen Gebührenschuldnern die in §§ 55 und 68 des Güterkraftverkehrsgesetzes bezeichneten Befugnisse und Pflichten.

§ 8

Verfahren bei der Gebührenerhebung

(1) Der Gebührenschuldner hat bis zum zwanzigsten Tag nach Ablauf jedes Kalendermonats der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr eine Erklärung nach einem vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Muster abzugeben, in der er unter Angabe der im abgelaufenen Kalendermonat benutzten Fahrzeuge, ihrer Achslasten und der mit jedem Fahrzeug insgesamt zurückgelegten Fahrstrecke die Gebühr selbst zu berechnen hat. Gleichzeitig hat der Gebührenschuldner die Gebühr zu entrichten. Ein Gebührenbescheid wird nicht erteilt, es sei denn, daß die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr bei der Festsetzung der Gebühr von der Erklärung des Gebührenschuldners abweicht.

(2) Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr darf anordnen, daß an die Stelle des Kalendermonats das Kalendervierteljahr als Erhebungszeitraum tritt, wenn die für den Kalendermonat zu zahlende Gebühr voraussichtlich den Betrag von hundert Deutsche Mark nicht übersteigt. Die Aufgabe der Erklärung und die Entrichtung der Gebühr entfallen, wenn die Gebühr für einen Kalendermonat nicht mehr als zwanzig Deutsche Mark, für ein Kalendervierteljahr nicht mehr als sechzig Deutsche Mark betragen würde.

(3) Gibt der Gebührenschuldner bis zum Ablauf der Erklärungsfrist eine Erklärung nicht ab oder hat er die Gebühr falsch berechnet, so setzt die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr die Gebühr fest. Als Tag ihrer Fälligkeit gilt der zwanzigste Tag nach Ablauf des Erhebungszeitraumes.

(4) Abweichend von den Absätzen 1 bis 3 hat in den Fällen des § 7 Abs. 1 Satz 2 der ausländische Gebührenschuldner für jede einzelne Fahrt eine Erklärung nach einem vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen bestimmten Muster in zwei Stücken bei der zuständigen Grenzzollstelle abzugeben. Zuständige Grenzzollstelle ist die erste oder die letzte an der Zollstraße gelegene Zollstelle (Eingangs-, Ausgangszollstelle). Die Eingangszollstelle setzt die Gebühr auf beiden Stücken der Erklärung fest und gibt ein Stück dem ausländischen Gebührenschuldner zurück, der die Gebühr gleichzeitig zu entrichten hat. Die Ausgangszollstelle berichtigt die Gebührenfestsetzung, wenn sich die Bemessungsgrundlage nachträglich geändert hat. Gleichzeitig ist ein Mehrbetrag nachzuentrichten oder eine Überzahlung zu erstatten. Bei mehreren an einem Tag über dieselbe Zollstelle ausgeführten Fahrten dürfen die entstehenden Gebühren in einem Gesamtbetrag festgesetzt und entrichtet werden.

§ 9

Gebührenaufsicht

In den Fällen des § 7 Abs. 1 Satz 2 hat der Gebührenschuldner oder der von ihm mit der Lenkung des Fahrzeugs Beauftragte die Gebührenfestsetzung mit der Gebührenquittung während der Fahrt im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes mit sich zu führen und auf Verlangen den Kontrollorganen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zur Einsicht vorzulegen.

§ 10

Verteilung des Gebührenaufkommens

Die Bundesanstalt führt die in einem Kalendermonat jeweils aufgekommenen Beträge ab

1. zu 50 vom Hundert an den Bund,
2. zu 50 vom Hundert an die Länder, wobei sich der Anteil jedes Landes nach der Länge der Landstraßen I. und II. Ordnung bemißt (Staats- und Kreisstraßen). Näheres bestimmt die Bundesregierung durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates.

§ 11

Verwendung der Gebühr

Die Gebühren sind für den zusätzlichen Ausbau des Straßennetzes, insbesondere zur Beseitigung von Verkehrsengpässen, zu verwenden.

§ 12

Durchführung

Allgemeine Verwaltungsvorschriften, die zur Durchführung dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen erforderlich sind, erläßt der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates.

§ 13

Geltung im Land Berlin

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 14

Anwendung der Vorschriften der Reichsabgabenordnung

Für die nach diesem Gesetz zu entrichtende Gebühren gelten die Vorschriften der Reichsabgabenordnung entsprechend.

§ 15

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 1968 in Kraft. Die in diesem Gesetz enthaltenen Ermächtigungen zum Erlaß von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften treten am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Eine optimale Arbeitsteilung im Verkehr setzt gleiche Startbedingungen der einzelnen Verkehrsträger voraus. Gleiche Startbedingungen sind unter sonst gleichen Voraussetzungen nur gegeben, wenn jeder Verkehrsträger die von ihm verursachten Wegekosten trägt.

Über die Frage, ob die motorisierten Straßenbenutzer ausreichend zur Deckung der für den Straßenbau aufgewendeten Mittel herangezogen werden, wird seit Jahren diskutiert. Eine endgültige Klärung des Wegekostenproblems steht noch aus. Auch die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften eingeleiteten Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Es läßt sich deshalb auch noch nicht sagen, ob insbesondere der Schwerlastwagen ausreichend zur Deckung der von ihm verursachten Kosten beiträgt oder nicht. Als Tatbestand ist lediglich festzustellen, daß schwere Lastfahrzeuge in der Bundesrepublik eine wesentlich höhere fiskalische Belastung tragen als in der Mehrzahl der vergleichbaren Industrieländer (vgl. dazu Anlage 1).

In Frankreich hat die „Commission d'étude des couts d'infrastructure" (Kommission zum Studium der Wegekosten) einen Bericht erstellt, der zu konkreten Empfehlungen kommt. Die französische Regierung hat sich in Anlehnung an diesen Bericht entschlossen, ab 1. Januar 1968 nach Aufhebung der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer (taxe générale und surtaxe) eine Wegekostenabgabe für schwere Lastfahrzeuge zu erheben. Die in dem Kommissionsbericht errechneten Belastungssätze liegen für die in der Bundesrepublik Deutschland üblichen Lastkraftfahrzeuge weit unter dem deutschen Belastungsniveau. In dem am 1. Januar 1968 in Kraft getretenen Gesetz werden diese Belastungssätze zum Teil weiter reduziert (vgl. Anlage 2).

Die französische Studienkommission hat sich weitgehend des Prinzips der Ermittlung der Zusatzkosten, d. h. der durch den Schwerlastverkehr zusätzlich verursachten Kosten, bedient. Dabei wurden mangels besserer Unterlagen die für die spezifischen Verhältnisse des AASHO-ROAD-TESTS (USA) gewonnenen Ergebnisse herangezogen. Die durch den Schwerlastverkehr verursachten zusätzlichen Kosten wurden auf der Grundlage der Achslasten auf die einzelnen Fahrzeugkategorien verteilt. Mit zunehmender Achslast steigt der Belastungssatz stark progressiv.

Unter Berücksichtigung aller erkennbarer Fakten läßt sich gegenwärtig nicht mit wissenschaftlicher Exaktheit nachweisen, daß der Schwerlastwagen unzureichend zur Wegekostendeckung beiträgt. Andererseits ist jedoch erkennbar, daß die besonders schweren Lastfahrzeuge eine zusätzliche Straßenbeanspruchung verursachen. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, diese Fahrzeuge mit einer zusätzlichen Wegekostengebühr zu belasten. Dabei soll es sich lediglich um ein Entgelt für die spezielle, gewichtsabhängige Beanspruchung der Straßen handeln. Der Gebühr unterliegen alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 10 Tonnen und mehr, soweit sie für den Transport von Gütern bestimmt sind. Die Berechnungsgrundlage für die Gebühr bilden die Achslasten und die Jahresfahrleistungen der Fahrzeuge. Sie wurden in Anlehnung an die Ergebnisse des AASHO-ROAD-TESTS und die von der französischen Studienkommission für die Wegekosten vorgenommene Untersuchung auf der Grundlage der von der jeweiligen Achslast verursachten zusätzlichen Straßenbeanspruchung angesetzt. Dabei ist berücksichtigt, daß die Kraftfahrzeugsteuer für Schwerfahrzeuge bereits eine starke Progression aufweist. Das Aufkommen aus dieser Gebühr soll den Straßenbaulastträgern „Bund und Ländern" zufließen und zur Anlage von Kriechspuren sowie zur Beseitigung von anderweitigen Engpässen verwendet werden. Eine Aufteilung des Aufkommens aus dieser Gebühr zwischen Bund und Ländern ist im Verhältnis 50 : 50 vorgesehen. Als Maßstab für die Verteilung der Beträge auf die Länder soll das bestehende Netz der Landstraßen I. und II. Ordnung (in Länge gemessen) benutzt werden.

Die Gebühr wird vorbehaltlich einer endgültigen Klärung des Wegekostenproblems erhoben und entfällt im Zuge einer einheitlichen Regelung der Anlastung der Wegekosten im Rahmen der Harmonisierung der Sonderabgaben des abgabepflichtigen Kraftverkehrs innerhalb der Europäischen Gemeinschaften.

Da die Gebühr sich nach der Jahresfahrleistung bemißt, bildet sie einen Anreiz für eine möglichst hohe Auslastung der Fahrzeuge und für die Vermeidung von Leerfahrten. Sie führt somit zur Verringerung der Lkw-Verkehrsmenge und damit zu einer Entlastung des Straßennetzes. Da die Gebühr außerdem an die Achslasten anknüpft und mit der Achslast stark progressiv ansteigt, bildet sie einen wirkungsvollen Anreiz für die Anschaffung straßenschonender Fahrzeuge und trägt auf diese Weise zu einer Verminderung der Beanspruchung der Straßenoberfläche und des Unterbaues bei. Sie bewirkt damit eine Senkung der für die Instandsetzung des Straßennetzes erforderlichen Abgaben.

Es wird davon ausgegangen, daß die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für diese Gebühr gegeben ist. Sollte das nicht der Fall sein, ist eine Änderung des Grundgesetzes vorzusehen. Im Zuge der anstehenden Finanzreform dürfte eine entsprechende Änderung des Grundgesetzes ohnehin erforderlich sein.

II. Einzelvorschriften

Zu § 1

Das Gesetz erstreckt sich auf sämtliche im Bundesgebiet eingesetzten Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart zur Güterbeförderung bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von 10 Tonnen und mehr haben. Es gilt für inländische und ausländische Fahrzeuge.

Zu § 2

Die Vorschrift enthält den Katalog der Befreiungen von der Gebühr. Es bleibt zu prüfen, ob weitere agrarische Produkte, die der EWG-Marktordnung unterliegen, in den Befreiungskatalog aufgenommen werden müssen.

Zu § 3

Die Vorschrift enthält die Bemessungsgrundlage für die Straßenbenutzungsgebühr. Die zulässige Achslast wird gemäß § 34 Ziffer 1 StVZO definiert als die Gesamtlast, die von den Rädern einer Achse auf die Fahrbahn übertragen wird.

Abweichend von der Definition des § 34 Nr. 1 StVZO wird jedoch bei der Doppelachse die Achslast jeder der beiden Achsen zugrunde gelegt, aus denen sie sich zusammensetzt.

Zu § 4

Die Vorschrift enthält die Gebührensätze. Sie sind den jeweiligen Achslasten der Fahrzeuge entsprechend gestaffelt und errechnen sich in Anlehnung an die Ergebnisse des AASHO-ROAD-TESTS und die Untersuchung der Studienkommission für Wegekosten in Frankreich. Der bereits bestehenden Progression bei der Kraftfahrzeugsteuer wird hierbei Rechnung getragen. Die Berechnung der Gebühr erfolgt nach der Äquivalenzziffermethode auf der Basis eines Satzes von 1,4 Pf je Kilometer für die 10-t-Achse. Die dabei zugrunde gelegte Formel, nach der sich die den einzelnen Achslasten zuzuordnenden Äquivalenzziffern errechnen, lautet,

$$\frac{\text{Achslast}^3}{10}$$

Die Gebühr pro Kilometer ergibt sich aus der Multiplikation der jeweiligen Äquivalenzziffer mit 1,4 Pfennig. Aus erhebungstechnischen Gründen wurden die Gebührensätze in neun Stufen zusammengefaßt. Die Belastung des einzelnen Fahrzeugs richtet sich nach der Zahl der Achsen und deren jeweiligen Achslasten. So ergibt sich beispielsweise für einen 16-t-Lkw mit einer 10-t-Achse und einer 6-t-Achse ein Belastungssatz von 1,7 Pf/km. Für einen 16-t-Anhänger mit zwei 8-t-Achsen beträgt die Belastung 1,4 Pf/km. Für einen aus diesen beiden Fahrzeugen zusammengesetzten Lastzug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 32 t beträgt die Gebühr damit 3,1 Pf/km, so daß sich bei einer Jahresfahrleistung von 100 000 km eine Straßenbenutzungsgebühr in Höhe von 3100 DM pro Jahr ergeben würde.

Zu § 5

In Übereinstimmung mit den struktur- und raumordnungspolitischen Zielen wird für Fahrten zwischen dem Zonenrandgebiet, den Frachthilfegebieten, den deutschen Seehäfen und Berlin und dem übrigen Bundesgebiet sowie innerhalb des Zonenrandgebiets und der Frachthilfegebiete die Gebühr auf die Hälfte reduziert. Dies gilt jedoch bei Fahrten von und zu den deutschen Seehäfen nur, wenn Güter befördert werden, die in der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr über deutsche Seehäfen transportiert werden. Internationale Übereinkommen über steuerliche, soziale und verkehrsrechtliche Belastungen begünstigen den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr durch ausländische Unternehmen im Vergleich zum innerdeutschen Verkehr von und nach den deutschen Seehäfen. Die Ermäßigung nach § 5 Abs. 1 Nr. 4 dient der Gleichstellung des innerdeutschen Verkehrs und kann mit zunehmender Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EWG entsprechend angepaßt werden.

Zu § 6

Diese Vorschrift bestimmt den Halter des Fahrzeugs als Gebührenschuldner.

Zu § 7

Hier sind die erforderlichen Bestimmungen darüber getroffen, welche Behörden für die Erhebung der Gebühr zuständig sind.

Zu § 8

Dieser Paragraph enthält Bestimmungen über die Gebührenfestsetzung und Gebührenentrichtung.

Zu § 9

Durch diese Vorschrift wird die Gebührenaufsicht geregelt.

Zu § 10

Das Gebührenaufkommen ist für den Straßenbau zweckgebunden. Es erfolgt eine hälftige Aufteilung zwischen Bund und Ländern. In erster Linie ist der durch den Schwerfahrzeugverkehr verursachte Straßenbau zu berücksichtigen.

Zu § 11

Diese Vorschrift regelt die Verwendung der Gebühr.

Zu § 12

Diese Vorschrift enthält Ermächtigungen zum Erlaß von allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

Zu § 13

Diese Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu § 14

Die Reichsabgabenordnung findet Anwendung, da die Androhung von Sanktionen für Gesetzesverletzungen erforderlich erscheint.

Zu § 15

Hier ist das Inkrafttreten des Gesetzes und der im Gesetz enthaltenen Ermächtigungen bestimmt.

Anlage 1

Fiskalische Belastung eines 32-t-Lastzuges mit 100 000 km Jahrefahrleistung bei einem Treibstoffverbrauch von 40 Liter je 100 km (in DM)

Land	Kfz-Steuer	Mineralölsteuer [1]	Gesamtbelastung
Dänemark	6 114,00	—	6 114,00
USA	2 163,30	4 400	11 149,30 [2]
Niederlande	5 574,70	2 000	7 574,70
Frankreich	567,15	12 800	13 367,15
Belgien	6 105,60	3 600	9 705,60
Italien	1 813,50	11 600	13 413,50
Großbritannien	2 822,40	17 600	20 422,40
Bundesrepublik Deutschland	5 095,00	13 040	18 135,00

[1] Nur Treibstoffe, Mineralölsteuer auf Schmierstoffe nicht berücksichtigt.

[2] Diese Summe enthält verschiedene spezifische Abgaben in Höhe von 4586 DM, die weitgehend für den Straßenbau zweckgebunden sind.

Anlage 2

Belastungsvergleiche Bundesrepublik - Frankreich

(in DM)

Fahrzeug	Bundesrepublik Deutschland		Frankreich	
			Soll-Belastung nach „Rapport Laval"	Ist-Belastung nach Finanzgesetz 1968
28-t-Lastzug (60 000 km/anno Kraftstoffverbrauch 35 l/100 km)	Kfz-Steuer	4 250	.	—
	Mineralölsteuer	6 850	.	6 720
	insgesamt	11 100	5 840	6 720
30-t-Lastzug (80 000 km/anno Kraftstoffverbrauch 37 l/100 km)	Kfz-Steuer	4 665	.	—
	Mineralölsteuer	9 650	.	9 472
	insgesamt	14 315	7 350	9 472
32-t-Lastzug (100 000 km/anno Kraftstoffverbrauch 40 l/100 km)	Kfz-Steuer	5 095	.	567
	Mineralölsteuer	13 040	.	12 800
	insgesamt	18 135	13 940	13 367
35-t-Sattelzug (110 000 km/anno Kraftstoffverbrauch 42 l/100 km)	Kfz-Steuer	4 977	.	649
	Mineralölsteuer	15 061	.	14 782
	insgesamt	20 038	16 685	15 431

TEIL VI

Antrag

betr. **Beseitigung von Autobahn-Engpässen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird beauftragt,

1. beim Neubau von Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen, die eine sehr starke Verkehrsbelastung erwarten lassen, einen sechsspurigen Ausbau (drei Fahrspuren in jeder Fahrtrichtung) durchzuführen;

2. stark belastete Autobahnen beschleunigt auf sechs Fahrspuren zu erweitern.

TEIL VII

Antrag

betr.: **Ausweitung des Sonntagsfahrverbotes**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr wird beauftragt, mit Zustimmung der Länder das bestehende Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen und darüber sowie für Anhänger hinter Lastkraftwagen zur Beförderung von Gütern auf öffentlichen Straßen von

bisher 00.00 Uhr bis 22.00 Uhr
an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen

auf

künftig Samstag (Sonnabend) 13.00 Uhr

auszudehnen.

Im Rahmen der Ausnahmeregelungen gemäß § 46 Abs. 2 Nr. 3 StVO wird der Bundseminister für Verkehr ferner beauftragt, das Verkehrsverbot an Samstagen derart zu regeln, daß die termingerechte Be- und Entladung von Schiffsgütern in See- und Binnenhäfen möglich ist. Außerdem ist zu gewährleisten, daß Ausnahmeregelungen die Bedienung von Versorgungsbetrieben sicherstellen und die besondere geographische Lage der revierfernen Regionen sowie Härtefälle berücksichtigen.

TEIL VIII

Antrag

Der Bundestag wolle beschließen:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697), zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 8. Juni 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 345), wird wie folgt geändert:

1. In § 11 wird der bisherige Wortlaut Absatz 1; folgender Absatz 2 wird angefügt:

   ,(2) Der Unternehmer kann im Genehmigungsantrag oder nachträglich verlangen, daß ihm anstelle einer Genehmigung Teilgenehmigungen für von ihm bestimmte Kraftfahrzeuge erteilt werden. In diesem Falle darf jedoch die eingesetzte Nutzlast einschließlich Anhänger 25 t nicht übersteigen. Der Unternehmer hat eine bereits vorhandene Genehmigungsurkunde der Genehmigungsbehörde zurückzugeben und erhält gemäß seinem Antrage Teilgenehmigungsurkunden, die den Anforderungen des § 15 Abs. 2 entsprechen und den Vermerk „Teilgenehmigung" tragen müssen. Das Nähere bestimmt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates. Die Vorschriften dieses Gesetzes für Genehmigungen und Genehmigungsurkunden gelten entsprechend für Teilgenehmigungen und Teilgenehmigungsurkunden.'

2. In § 20 wird folgender Absatz 3 angefügt:

   „(3) Die Vereinbarung von Beförderungsentgelten, die außerhalb der Grenze des Tarifs liegen, ist zulässig, wenn die Sonderabmachung infolge besonderer Umstände, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, gerechtfertigt ist. Die Sonderabmachung muß der Kostenlage und den Marktverhältnissen entsprechen. Der Unternehmer ist verpflichtet, die Sonderabmachung dem Bundesminister für Verkehr unverzüglich anzuzeigen. Sie wird wirksam, wenn der Bundesminister für Verkehr nicht innerhalb von drei Wochen widerspricht."

3. Nach § 48 werden folgende §§ 48 a bis 48 h eingefügt:

   „§ 48 a

   (1) Kraftfahrzeuge des Werkfernverkehrs müssen eine Bescheinigung mit sich führen, aus der ersichtlich ist, daß das Unternehmen zur Verwendung der Kraftfahrzeuge im Werkfernverkehr nach diesem Gesetz berechtigt ist. Die Bescheinigung muß außerdem enthalten

   1. die Bezeichnung und den Sitz des Unternehmens,
   2. die Bezeichnung des Kraftfahrzeuges, für das die Bescheinigung erteilt wird unter Angabe des amtlichen Kennzeichens und gegebenenfalls des Standortes.

   (2) Ändern sich die Bezeichnung, der Sitz des Unternehmens oder das amtliche Kennzeichen, so ist die Bescheinigung der zuständigen Behörde zur Berichtigung vorzulegen.

   § 48 b

   Vor Erteilung der Bescheinigung ist den Verbänden des gewerblichen Güterfernverkehrs, der Binnenschiffahrt und der Eisenbahnen sowie der Deutschen Bundesbahn Gelegenheit zu geben, auf die Möglichkeit des gewerblichen Verkehrs und dessen Leistungen hinzuweisen. Näheres bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates.

   § 48 c

   § 48 a Absatz 1 gilt nicht für

   1. Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Nutzlast von weniger als 5000 kg, vorausgesetzt, daß kein Anhänger mitgeführt wird,

2. Kraftfahrzeuge, die auf dem größeren Teil der Beförderungsstrecke im Huckepackverkehr der Eisenbahnen befördert werden,

3. Kraftfahrzeuge, die ausschließlich folgende Güter befördern:

   a) Milch und Milcherzeugnisse,

   b) Fische, Garnelen (auch ohne Panzer) und Miesmuscheln, frisch, gekühlt und gefroren; Garnelen dürfen gekocht, jedoch nicht weiter zubereitet sein,

   c) Obst, Gemüse und daraus hergestellte Säfte,

   d) Mineralbrunnen,

   e) lebende Tiere,

   f) Geräte von Schaustellern und sonstiges Schaustellergut.

§ 48 d

Die Bescheinigung ist an ein bestimmtes Kraftfahrzeug gebunden.

§ 48 e

(1) Unternehmen, die Werkfernverkehr auf Grund einer Bescheinigung ausführen, haben hierfür eine Gebühr zu entrichten.

(2) Die Gebühr beträgt je Kraftfahrzeug einschließlich Anhänger jährlich bei einer Nutzlast von

1.	5 000 kg bis unter 7 500 kg	1 800 DM
2.	7 500 kg bis unter 10 000 kg	2 800 DM
3.	10 000 kg bis unter 15 000 kg	3 800 DM
4.	15 000 kg und darüber	4 800 DM.

(3) Befördert das Kraftfahrzeug einschließlich Anhänger Güter

1. unmittelbar zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet,
2. unmittelbar zwischen dem Zonenrandgebiet und dem übrigen Geltungsbereich des Grundgesetzes,
3. innerhalb des Zonenrandgebietes,

ermäßigt sich die Gebühr auf 50 v. H. des Betrages gemäß Absatz 2. Voraussetzung ist, daß die Beförderungen mit Kraftfahrzeugen ausgeführt werden, die in den bezeichneten Gebieten ihren Standort haben. Der Bundesminister für Verkehr bestimmt das Nähere durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates. Hierbei ist insbesondere festzulegen, inwieweit eine direkte Beförderung von oder zu bestimmten Standorten zwischen diesen Gebieten und dem übrigen Bundesgebiet gegeben ist und inwieweit und in welcher Form ein besonderer Buchnachweis für die Beförderung zu führen ist.

§ 48 f

Schuldner der Gebühr ist das Unternehmen, das das Kraftfahrzeug im Werkfernverkehr einsetzt.

§ 48 g

(1) Das Unternehmen, das Kraftfahrzeuge im Werkfernverkehr einsetzt, hat der zuständigen Behörde nach näherer Bestimmung, die der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung trifft, Nachweise mit den für die Bescheinigung erforderlichen Angaben nach bestimmtem Muster einzureichen und die Gebühr einzuzahlen. Nähere Bestimmungen über die Entrichtung der Gebühr trifft der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates.

(2) Für die Erteilung der Bescheinigung ist diejenige höhere Landesverkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk das Unternehmen seinen Sitz oder eine gerichtlich eingetragene Zweigniederlassung hat und das Kraftfahrzeug seinen Standort erhalten soll.

(3) Hat ein Unternehmen keinen Sitz im Inland, so entscheidet diejenige höhere Landesverkehrsbehörde, in deren Bezirk das Grenzzollamt liegt, dem bei der ersten Fahrt aus dem Ausland nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes die Zollabfertigung obliegt.

§ 48 h

Die Bescheinigung ist nach Beendigung des Verfahrens nach § 48 b zu erteilen."

4. § 98 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

   „1. den Abschluß von Beförderungsverträgen in Abweichung von den gemäß §§ 20 a, 84 und 89 b verbindlichen Bedingungen und Tarifen anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt oder eine nicht wirksam gewordene Sonderabmachung erfüllt oder".

5. § 99 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

   a) Hinter dem Wort „Erlaubnis" werden die Worte „oder Werkfernverkehr ohne die erforderliche Bescheinigung" eingefügt.

   b) Es wird folgende Nummer 7 angefügt:

      „7. als Unternehmer des Güterfernverkehrs entgegen § 20 Abs. 3 Satz 2 eine von ihm geschlossene Sondervereinbarung nicht anzeigt".

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Teilbare Konzessionen auf Tonnagebasis

Das geltende Genehmigungssystem im gewerblichen Güterfernverkehr hat zu dem Ergebnis geführt, daß für die an ein bestimmtes Fahrzeug gebundene Genehmigung ein Lastzug mit möglichst hoher Nutzlast eingesetzt wird.

Nach den jüngsten Ermittlungen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ergibt sich für die im gewerblichen Güterfernverkehr eingesetzten Lastkraftwagen eine durchschnittliche Nutzlast von 8,2 t, für die Lastkraftwagenanhänger eine solche von 12,1 t. Die durchschnittliche Nutzlast eines Lkw-Lastzuges ist mithin 20,3 t. Für die Sattelanhänger ergibt sich eine durchschnittliche Nutzlast von 18,6 t.

Das vorstehende Konzessionierungssystem im gewerblichen Güterfernverkehr kann nach dieser Vorlage in Zukunft auf teilbare, eine bestimmte Tonnage umfassende Konzession umgestellt werden, ohne daß dadurch die Gesamtkapazität vermehrt wird. Damit soll es dem Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs ermöglicht werden, die jeweils wirtschaftlichsten Transporteinheiten im Güterfernverkehr einzusetzen. Das Ziel des gegenwärtigen Genehmigungs- und Kontingentierungssystems bleibt dabei unberührt. Die Modifizierung des Systems führt dazu, daß nicht allein die schweren Lastzüge für eine Beförderung im Güterfernverkehr zur Verfügung stehen. Mit dieser Teilbarkeit der Produktionsmittel hat der Güterfernverkehrsunternehmer die Möglichkeit, sein Leistungsangebot entsprechend den Bedürfnissen der Nachfrage unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu variieren. Damit richtet sich sein Interesse mehr auf die wirtschaftlich sinnvolle Befriedigung der Transportnachfrage als auf eine Auslastung des von ihm zur Zeit vorgehaltenen Fahrzeugparks mit fast ausschließlich Einheiten maximaler Nutzlast. Dies kann ein Weg sein, um auf organische Weise einer Ausweitung des Werkfernverkehrs durch eine Verbesserung des Leistungsangebotes entgegenzuwirken.

II. Sonderabmachungen

Die gegenwärtige Preisbildung im Verkehr auf der Basis von Festentgelten und/oder Mindest-Höchstentgelten bietet keine hinreichende Elastizität in der Anpassung der Verkehrspreise an die Gegebenheiten des Marktes. Um eine größere Beweglichkeit in der Verkehrspreisbildung zu erreichen, ist die Vereinbarung von Beförderungsentgelten (Sonderabmachung) zuzulassen, die außerhalb der Grenze des Tarifes liegen. Damit wird eine Preisbildung ermöglicht, die im Einzelfall die Berücksichtigung spezifischer Angebots- und Nachfrageverhältnisse zuläßt (Marktgerechtigkeit), ohne das zunächst ein zeitraubendes und verhältnismäßig arbeitsaufwendiges Tarifbildungsverfahren durchlaufen werden muß.

Das vorgesehene Genehmigungsverfahren bietet ausreichend Gewähr dafür, daß die gesetzlichen Tarifbildungskriterien auch bei den individuell abgeschlossenen Sonderabmachungen eingehalten werden.

III. Lizenzierung des Werkfernverkehrs

Die Kapazitätsausweitung, die seit 1964 im Werkfernverkehr zu beobachten ist, würde sich nach dem systemgerechten Fortfall der Beförderungssteuer vor allem zu Lasten der Bundesbahn weiter verstärken und dadurch den Gesundungsprozeß der Bahn ernsthaft behindern.

Maßnahmen, die auf eine Eindämmung des Werkfernverkehrs abzielen, müssen jedoch gewährleisten, daß die verladende Wirtschaft ihre Beförderungen nach ihren Bedürfnissen durchführen kann. Deshalb muß einer weiteren Ausbreitung des Werkfernverkehrs in erster Linie dadurch begegnet werden, daß das Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr qualitativ verbessert und auch preislich elastischer gestaltet wird.

Der vorliegende Gesetzentwurf trägt den Erfordernissen der verladenden Wirtschaft, aber auch der Sicherung des Gesundungsprozesses der Bahn Rechnung, indem er eine Lizenzierung des Werkfernverkehrs, verbunden mit einer nutzlastabhängigen Abgabe, einführt.

Die Lizenzierung, die mit einem Anhörverfahren der konkurrierenden Verkehrsträger verbunden ist, zwingt die Werkverkehr treibenden Unternehmer, eine andere Beförderungsart zu erwägen. Niederländische Erfahrungen mit einem solchen System haben gezeigt, daß allein dadurch ein nicht unerheblicher Prozentsatz der Werkverkehrskapazität umgeleitet wird. Denn das im Gesetzentwurf vorgeschlagene Anhörverfahren schafft einen hohen Grad an Information und Markttransparenz und fördert damit die Arbeitsteilung im Verkehrsbereich. Es gewährleistet zudem eine bessere Kontrolle der im Werkfernverkehr eingesetzten Lastkraftwagen. Nicht zuletzt entspricht dieses System — im Gegensatz zu einer leistungsbezogenen Sonderbesteuerung — der künftigen EWG-einheitlichen Regelung (vgl. dazu Artikel 32 des EWG-Vorschlages für eine Verordnung des Rates über die Kapazitätsregelung im Güterkraftverkehr).

Die Lizenzierung kann allein die zu verfolgende Zielsetzung noch nicht zur vollen Wirksamkeit gelangen lassen. Neben der Erstattung der durch das Lizenzierungsverfahren entstehenden Verwaltungskosten ist es — zumindest in einer zeitlich begrenzten Übergangsperiode, die der Gesundung der Bun-

desbahn dient — gerechtfertigt, dem Unternehmer ein Entgelt dafür abzufordern, daß er an dem bereitstehenden Angebot des öffentlichen und gewerblichen Verkehrs vorbei im Wege der Selektion Eigenverkehr betreibt. Diese Abgabe muß in einer rechtlich zulässigen Form erhoben werden.

Eine Erhebung der Lizenzabgabe in der Form des Beitrages verbietet sich schon deshalb, weil für den Werkverkehr treibenden Unternehmer die Benutzung der öffentlichen Straßen keine den Gemeingebrauch überschreitende Benutzung darstellt. Vielmehr benutzt er die Straßen wie jeder andere Verkehrsteilnehmer und kann daher auch nicht über das übliche Maß hinaus mit den Kosten für den Straßenbau belastet werden. Außerdem wäre an die Erhebung der Lizenzabgabe in der Form des Beitrages überhaupt nur dann zu denken, wenn die Abgabe ausschließlich zur Finanzierung des Straßenbaus Verwendung finden würde.

Die Erhebung der Lizenzabgabe als Steuer begegnet schwerwiegenden verfassungsrechtlichen Bedenken. Die Erhebung von Steuern ist verfassungsrechtlich nur zulässig, wenn sie unter anderem mit dem Ziele der Einnahmenerzielung erfolgt. Da es sich bei der Lizenzabgabe um eine Abgabe mit ausschließlicher Ordnungsfunktion handelt, ist ihre Erhebung als Steuer nicht möglich.

Es besteht somit nur noch die Möglichkeit, die Lizenzabgabe in der Form der Gebühr zu erheben. Zwar unterliegt auch die Gebühr, was ihre Höhe und Zielsetzung angeht, den Anforderungen der Äquivalenz. Jedoch gestattet es das Äquivalenzprinzip nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes, das durch die Höhe der Gebühr nicht nur die Kosten der Amtshandlung abgegolten werden, sondern auch darüber hinaus das wirtschaftliche Interesse des Veranlassers Berücksichtigung findet. Das Äquivalenzprinzip bleibt daher auch bei der vorliegenden Lizenzabgabe gewahrt. Die Lizenzierungsgebühr ist eine Einnahme der Länder.

Auch aus verfassungsrechtlicher Sicht kann das vorliegende Lizenzierungssystem, verbunden mit einer Lizenzabgabe, keinen Anlaß zu Bedenken geben. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Werkverkehr-Urteil im Jahre 1963 ausdrücklich betont, daß Eingriffe in die Freiheit der Berufsausübung zulässig sind, die zum Schutz wichtiger Gemeinschaftsgüter erfolgen, wie es zweifellos die Bereitstellung eines optimalen Angebots an Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr darstellt.

TEIL IX

Antrag

betr. **Kleingutverkehr**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Arbeiten des im Bundesverkehrsministerium gebildeten „Arbeitskreises Kleingutverkehr" beschleunigt zum Abschluß zu bringen und dem Bundestag bis zum 30. April 1968 über die Ergebnisse seiner Beratungen zu berichten.

Der Arbeitskreis soll insbesondere prüfen und konkrete Vorschläge unterbreiten

1. wie bei einer Beschränkung der Bundesbahn auf den Knotenpunktverkehr die Sammlung und Verteilung des Kleinguts neu und kostendeckend organisiert werden kann, und in welcher Weise dabei eine möglichst rationelle Kooperation zwischen Bundesbahn, Bundespost, Spedition und gewerblichem Kraftverkehr erreicht werden kann;
2. wie bei einer Aufhebung der Beförderungspflicht der Bundesbahn im Stückgutverkehr über geeignete Maßnahmen eine mindestens gleichwertige Verkehrsbedienung durch andere Betriebe erhalten werden kann;
3. ob und wie durch Förderung bestimmter Formen des gemeinschaftlichen Verkehrs die Verkehrsbedienung wirtschaftsschwacher Räume verbessert werden kann;
4. unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang es möglich ist, das alle Gemeinden umfassende Netz der Bundespost zur Rationalisierung und Kostensenkung des Kleingutgeschäfts heranzuziehen;
5. welche tarifrechtlichen Regelungen die Neuordnung des Kleingutverkehrs erleichtern können.

TEIL X

Antrag

Der Bundestag wolle beschließen:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241), geändert durch das Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 24. August 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 906), wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

      „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen".

   b) Die bisherige Fassung wird Absatz 1.

   c) Folgende Absätze 2 bis 4 werden angefügt:

      „(2) Die Genehmigungsbehörde hat im Interesse der Verkehrsnutzer für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zwischen den Unternehmern zu sorgen.

      (3) Sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern, hat die Genehmigungsbehörde

      1. für die Einrichtung und befriedigende Bedienung,
      2. für die Erweiterung und Änderung

      von Verkehrsverbindungen zu sorgen. Sie hat dabei auf freiwillige Zusammenarbeit oder Zusammenschlüsse der Unternehmer hinzuwirken und das Entstehen zusammenhängender Liniennetze zu fördern. Läßt dies eine befriedigende Verkehrsbedienung nicht erwarten, hat die Genehmigungsbehörde von Amts wegen zu prüfen, ob eine Verpflichtung zur Erweiterung oder Änderung des Verkehrs (§ 20 a) aufzuerlegen ist.

      (4) Die Genehmigungsbehörde hat bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Landesplanung zu beachten."

2. In § 13 wird folgender Absatz 4 a eingefügt:

   „(4 a) Die Vorschriften in Absatz 2 Nr. 2 Buchstabe c Satz 1 und 2 und Absatz 4 bleiben unberücksichtigt, wenn ihre Anwendung einer beantragten wesentlichen Verbesserung der Verkehrsbedienung entgegensteht."

3. § 15 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

   „(3) Die Genehmigungsbehörde hat die zuständige Berufsgenossenschaft von der Erteilung der Genehmigung zu unterrichten. Die Anzeigepflicht des Unternehmers nach § 661 der Reichsversicherungsordnung bleibt unberührt."

4. Nach § 20 wird folgender § 20 a eingefügt:

   „§ 20 a

   Erweiterung und Änderung des Verkehrs

   (1) Sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zumutbar ist, kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern. Für das Verfahren gelten die §§ 14 bis 18 entsprechend.

   (2) Wenn sich ein nach Absatz 1 auferlegter Verkehr im Betrieb als wirtschaftlich nicht zumutbar erweist, die öffentlichen Verkehrsinteressen jedoch eine Rücknahme der Auflage nicht

zulassen, steht dem Unternehmer ein Anspruch auf Ausgleich seiner nicht gedeckten Aufwendungen zu. Den Ausgleich gewährt das Land, es sei denn, die Auflage ist auf Antrag eines Dritten ausgesprochen worden. In diesem Fall hat die Genehmigungsbehörde in der Auflage festzustellen, wer den Ausgleich zu gewähren hat."

5. Nach § 27 wird folgender Abschnitt II a eingefügt:

„II a. Gebietsgenehmigung

§ 27 a

Voraussetzung und Umfang der Gebietsgenehmigung

(1) Die Genehmigung zur Beförderung von Personen kann für ein räumlich abgegrenztes Gebiet (Verkehrsgebiet) erteilt werden (Gebietsgenehmigung), sofern sich die Ziele des § 8 auf andere Weise nicht erreichen lassen und die öffentlichen Verkehrsinteressen durch die Gebietsgenehmigung nicht beeinträchtigt werden.

(2) Die Entscheidung über die Bildung und Abgrenzung des Verkehrsgebietes trifft die Landesregierung.

(3) Die Gebietsgenehmigung berechtigt, im Verkehrsgebiet die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 genannten Verkehrsarten zu betreiben, soweit die vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen nicht beeinträchtigt werden. Genehmigungen für diese Verkehrsarten nach § 9, die dem Inhaber der Gebietsgenehmigung (Gebietsunternehmer) zustehen, gelten als Teil der Gebietsgenehmigung. Von der Gebietsgenehmigung werden Verkehrsverbindungen anderer Unternehmer innerhalb des Verkehrsgebiets, für die eine Genehmigung nach § 9 erteilt ist, nicht erfaßt. Unberührt bleibt auch die Erteilung neuer Genehmigungen nach § 9 bei entsprechender Anwendung des § 13 Abs. 2, Abs. 4 und Abs. 4 a.

§ 27 b

Pflichten des Gebietsunternehmers

(1) Der Gebietsunternehmer hat die Pflicht, innerhalb des Verkehrsgebiets, für das die Gebietsgenehmigung erteilt ist, die zu dessen befriedigender Bedienung erforderlichen Verkehrsverbindungen im Rahmen des § 27 a einzurichten und zu betreiben. Die Genehmigungsbehörde kann die Einrichtung und den Betrieb bestimmter Verkehrsverbindungen verlangen, sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und dies unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Gebietsunternehmers, einer ausreichender Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zumutbar ist.

(2) Der Gebietsunternehmer hat die Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne für alle Verkehrsverbindungen innerhalb des Verkehrsgebiets der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. § 45 Abs. 2 bleibt unberührt. Die §§ 39 und 40 gelten sinngemäß mit der Maßgabe, daß den Beförderungsentgelten und Fahrplänen nicht zugestimmt werden darf, wenn dadurch

1. die vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen beeinträchtigt werden oder
2. der Zubringerverkehr zu Verkehrsknotenpunkten vernachlässigt wird.

§ 27 c

Erteilung der Gebietsgenehmigung

(1) Die Gebietsgenehmigung erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Soll eine Genehmigung für ein Verkehrsgebiet erteilt werden, das sich auf den Bezirk mehrerer Genehmigungsbehörden erstreckt, so ist diejenige Genehmigungsbehörde für die Erteilung der Gebietsgenehmigung zuständig, in deren Bezirk sich das Verkehrsgebiet überwiegend befindet. Sie entscheidet im Einvernehmen mit den beteiligten Genehmigungsbehörden.

(2) Die Genehmigungsurkunde (§ 17) muß die genaue Abgrenzung des Verkehrsgebiets enthalten.

§ 27 d

Dauer der Genehmigung

(1) Für die Dauer der Gebietsgenehmigung gilt § 44.

(2) Genehmigungen nach § 9 für die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Verkehrsarten, die während der Dauer der Gebietsgenehmigung als deren Teil gegolten haben (§ 27 a Abs. 2 Satz 2), bleiben nach Ablauf der Gebietsgenehmigung als Genehmigungen im Sinne des § 9 für ihre ursprüngliche Geltungsdauer in Kraft. Die Zeit ihrer Ausübung als Teil der Gebietsgenehmigung ist anzurechnen.

(3) Hat der Gebietsunternehmer auf Grund der Gebietsgenehmigung eine in § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannte Verkehrsart betrieben, so ist ihm nach Ablauf der Gebietsgenehmigung für diese Verkehrsart eine Genehmigung nach § 9 zu erteilen. §§ 38 und 41 Abs. 3 sind anzuwenden; die Zeit der Ausübung dieser Verkehrsart auf Grund der Gebietsgenehmigung ist anzurechnen.

§ 27 e

Geltung anderer Vorschriften, Rücknahme der Genehmigung

Sofern sich aus den §§ 27 a bis 27 d nichts anderes ergibt, gelten für die Gebietsgenehmigung die Vorschriften über die Beförderung von

Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr mit Ausnahme der §§ 20, 20 a sinngemäß.

§ 27 f

Gewährung eines Ausgleichs

Wird eine Genehmigung nach Ablauf nicht wiedererteilt, weil ein Gebietsunternehmer zur wesentlichen Verbesserung der Verkehrsbedienung die bisher von der Genehmigung erfaßten Linien übernimmt, so hat der Gebietsunternehmer dem bisherigen Unternehmer, auch soweit es sich bei diesem um einen Unternehmer der öffentlichen Hand handelt, einen Ausgleich zu gewähren, wenn es aus Gründen der Billigkeit geboten ist."

6. An § 45 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Linienverkehr, der den stillgelegten Schienenverkehr einer Eisenbahn ersetzt, ist für mindestens zwei Jahre nach Stillegung des Schienenverkehrs im Amtlichen Kursbuch für den Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn anzuzeigen."

7. Die Überschrift des Abschnitts V. erhält folgende Fassung:

„V. Aufsicht, Prüfungsbefugnisse".

8. § 54 erhält folgende Überschrift:

„Aufsicht".

9. Nach § 54 wird folgender § 54 a eingefügt:

„§ 54 a

Prüfungsbefugnisse der Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigungsbehörde kann zur Durchführung der Aufsicht und zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere

1. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen,
2. von dem Unternehmer und den im Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft verlangen. Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

Zu den in Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Betrieb dienenden Grundstücke und Geschäftsräume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Zur Durchführung der Aufsicht dürfen — soweit es zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erforderlich ist — auch Wohnräume betreten werden. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(2) Absatz 1 ist auf die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn nicht anzuwenden. Die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn haben der Genehmigungsbehörde für die Ermittlungen im Sinne des Absatzes 1 Auskunft zu erteilen."

10. § 61 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3 a eingefügt:

„3 a. entgegen § 54 a Abs. 1 die Auskunft nicht, unrichtig, nicht vollständig oder nicht fristgemäß erteilt, die Bücher oder Geschäftspapiere nicht, nicht vollständig oder nicht fristgemäß vorgelegt oder die Duldung von Prüfungen verweigert;"

b) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. den Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 553), zuletzt geändert durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 6. Januar 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 61), oder den auf Grund dieser Verordnung erlassenen schriftlichen Verfügungen, soweit diese ausdrücklich auf diese Vorschriften verweisen, zuwiderhandelt."

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Zu Artikel 1 Nr. 4

Der Vorschlag der Bundesregierung, im Personenbeförderungsgesetz die Möglichkeit für eine Verpflichtung zur Ausgestaltung bisher betriebener Verkehrsbeziehungen zu schaffen, stellt einen außerordentlich schwerwiegenden Eingriff in die Dispositionen der beteiligten Unternehmen dar. Ob eine Auflage wirtschaftlich zumutbar ist, kann im Einzelfall sehr unterschiedlich beurteilt werden. Vor allem ist das Risiko zu berücksichtigen, daß das zu erwartende Verkehrsaufkommen möglicherweise den Vorstellungen der Genehmigungsbehörde bei der Erteilung der Auflage nicht entspricht.

Für diesen Fall sollte eine Abgeltung der vom Unternehmer erbrachten und weiter zu erbringenden Aufwendungen vorgesehen werden, falls die Genehmigungsbehörde nicht von der Möglichkeit Gebrauch macht, ihre Auflage zurückzunehmen und die öffentlichen Verkehrsinteressen die Aufrechterhaltung des Verkehrs erfordern.

Als Ausgleichspflichtiger kommt in erster Linie das jeweilige Bundesland in Betracht. Es braucht nur dann den Ausgleich selbst nicht zu leisten, wenn ein förmlicher Antrag von dritter Seite zur Erteilung der Auflage vorliegt.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 27 a)

Der Vorschlag trägt dem Gedanken Rechnung, daß ein Antrag auf Gebietsgenehmigung unter Berücksichtigung der derzeitigen Verhältnisse im öffentlichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen organisch in die verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung eingefügt sein muß. Erst wenn es den Landesregierungen und den Genehmigungsbehörden nicht möglich war, mit Hilfe des § 8 die angestrebte Förderung der Verkehrsbedienung und den Ausgleich der Verkehrsinteressen zu erreichen, ist eine der wesentlichen Voraussetzungen gegeben, um mit dem Antrag auf Gebietsgenehmigung eine völlig neue Ordnung des öffentlichen Omnibusverkehrs für bestimmte Verkehrsgebiete zu erreichen.

Ebenso wie bei den Maßnahmen nach § 8 muß es sich um eine Verbesserung der Verkehrsbedienung handeln, wie sich durch die Bezugnahme auf die Ziele des § 8 ergibt. Um dies sicherzustellen, muß auch bei der Erteilung der Gebietsgenehmigung gewährleistet sein, daß die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Die Abgrenzung der Verkehrsgebiete wird bereits die Grundlage für schwerwiegende Strukturveränderungen auf Grund staatlicher Maßnahmen im Linienverkehr mit Omnibussen darstellen. Da das Verkehrsgebiet die Voraussetzung für die Erteilung einer Gebietsgenehmigung sein muß, erscheint es aus Gründen der Landesplanung und Raumordnung geboten, die Entscheidung über die Bildung und Abgrenzung des Gebietes der Landesregierung zu übertragen.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 27 f)

Mehr noch als die Ausgestaltungsverpflichtung nach § 20 a führt die Gebietsgenehmigung zu schwerwiegenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen vorhandener Unternehmen, wenn diesen ihre Genehmigung nach Ablauf nicht wiedererteilt wird, weil der Gebietsunternehmer eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung anbietet. Diese Auswirkungen sollten nach Möglichkeit dadurch vermieden werden, daß der Gebietsunternehmer mit den übrigen vorhandenen Unternehmern rechtzeitig im Wege der freiwilligen Zusammenarbeit die erstrebte verbesserte Verkehrsbedienung herbeiführt. Hierbei können die verschiedenen Formen und Stufen des Verbundes bis zur Beteiligung am Gebietsunternehmen und bis zur Fusion praktiziert werden, so daß den vorhandenen Unternehmern auch weiterhin in ihrem bisherigen Betätigungsbereich eine entsprechende wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit erhalten bleibt.

In diesen Fällen wird sich die Frage eines finanziellen Ausgleichs aus Gründen der Billigkeit kaum noch stellen. Dann allerdings, wenn eine Beteiligung der bisherigen Unternehmer an der Entwicklung des künftigen Gebietsunternehmens nicht ermöglicht werden kann, wird zu prüfen sein, wieweit der Gebietsunternehmer aus Gründen der Billigkeit einen Ausgleich zu gewähren hat. Dabei ist vor allem der Umstand zu berücksichtigen, daß der bisherige Unternehmer den Verkehr in der Regel in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben und deswegen entsprechende Investitionen vorgenommen hat.

Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 54 a Abs. 1 Sätze 3 und 4)

Es handelt sich um eine Übernahme des Vorschlages des Bundesrates. Eine Einschränkung des Artikels 13 GG erscheint nur für Zwecke der Durchführung der Aufsicht und nicht auch zur Vorbereitung der Entscheidungen der Genehmigungsbehörde gerechtfertigt. Im übrigen kann das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung nur unter den in Artikel 13 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen eingeschränkt werden.

TEIL XI

Antrag

betr. Sanierung der Binnenschiffahrt

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird zur Durchführung folgender Maßnahmen aufgefordert:

1. *Vorfinanzierung der Abwrackaktion*

   Ein erster wesentlicher Schritt zur Lösung des Kapazitätsproblems in der Binnenschiffahrt stellt eine Abwrackaktion dar. Eine solche Aktion muß eine Garantie dafür bieten, daß die abzuwrackenden Schiffe tatsächlich verschrottet werden und diese Kapazitäten aus dem Markt ausscheiden. Nur so ist die Voraussetzung für die Wirksamkeit aller übrigen verkehrspolitischen Maßnahmen im Bereich der Binnenschiffahrt gegeben. Sie ist daher so schnell wie möglich durchzuführen. Da sich diese Aktion voraussichtlich über mehrere Jahre erstrecken wird und dadurch eine nicht tragbare Verzögerung erfährt, wird die Bundesregierung gebeten, private Kreditinstitute (z. B. Schiffshypothekenbanken) zur Vorfinanzierung einzuschalten und selbst die erforderlichen Bürgschaften und die Verzinsung der Kredite zu übernehmen.

2. *Überprüfung der Maßnahmen zur Investitionsförderung*

   In diesem Zusammenhang erscheint es angebracht, die Förderung von Investitionen in der Binnenschiffahrt auf Grund des § 7 d EStG und des Berlin-Hilfgesetzes (BHG) vom 9. August 1964 zu überprüfen. Der Kapazitätsüberhang ist zwar nicht auf ein Übermaß an Investitionen zurückzuführen, denn gemessen an anderen Verkehrsträgern sind die Rationalisierungsinvestitionen in der Binnenschiffahrt in den letzten Jahren zurückgeblieben. Der Überhang ist vielmehr durch ein den technischen Fortschritt behinderndes unzureichendes Ausscheiden von unwirtschaftlichem Schiffsraum verursacht worden. Trotzdem wird empfohlen, die Zweckmäßigkeit der vorgenannten Förderungsmaßnahmen zu überprüfen.

3. *Maßnahmen zur Strukturverbesserung, insbesondere für die Partikulierschiffahrt*

   Alle Maßnahmen, die der Strukturverbesserung dienen, werden begrüßt. Es steht zu erwarten, daß die Binnenschiff-

fahrt hierzu selbst noch detaillierte Vorschläge machen wird. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß in der Partikulierschiffahrt z. Z. Tendenzen festzustellen sind, sich zunehmend aus den derzeitigen Bindungen (Schifferbetriebsverbände, langfristige Verträge), zu lösen. Diese Entwicklung steht in Widerspruch zur verkehrspolitischen Zielsetzung, die Partikuliere zusammenzufassen und wettbewerbsfähige Unternehmen zu bilden.

Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, diese Entwicklung aufmerksam zu beobachten und alle zweckdienlichen Maßnahmen zu treffen, um einer weiteren Zersplitterung in der Partikulierschiffahrt und damit einer Ruinierung des Wettbewerbs entgegenzutreten.

4. *Ermöglichung der Bildung von Fracht- und Poolvereinbarungen in der Binnenschiffahrt*

Frachtkonventionen und Poolvereinbarungen werden seit der ersten Straßburger Wirtschaftskonferenz der Rheinschiffahrt im Jahre 1952/53 als wesentliche Mittel zur Stabilisierung der Märkte in der Binnenschiffahrt und damit zur Überwindung der Krise angesehen. Voraussetzung für ein Funktionieren solcher Vereinbarungen bilden jedoch die Maßnahmen zur Kapazitätsregelung. Die Kapazitätsregelung muß daher grundsätzlich Vorrang haben

Nur für zwei Fälle wäre es jetzt schon notwendig, die erforderlichen gesetzlichen Voraussetzungen für die Bildung von Vereinbarungen zu schaffen.

a) Wenn die Frachtenausschüsse der Binnenschiffahrt auf Grund § 21 Abs. 2 BSchVG Mindest-/Höchstentgelte beschließen, so muß den Frachtführern die Möglichkeit gegeben werden, innerhalb der Marge Vereinbarungen zu treffen. Diese Absprachen sind notwendig, um im Wettbewerb gegen marktstarke Konkurrenten ein Gegengewicht zu schaffen und einen ruinösen Wettbewerb zu verhindern.

b) Hand in Hand mit den in der Binnenschiffahrt vorgesehenen kapazitätsregelnden Maßnahmen sollte auch eine größere Preisbeweglichkeit angestrebt werden. Dies dient insbesondere auch der Verbesserung des Leistungsangebots. Um jedoch der Struktur des Gewerbes hinreichend Rechnung zu tragen, sollten Sondervereinbarungen im Rahmen der Frachtenbildung nur unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht werden. Vor allem sollte daran gedacht werden, die oben erwähnten Pools und Konventionen zu schaffen, wie sie im Seeverkehr, aber auch im Binnenschiffsverkehr nach holländischen See- und Binnenhäfen bereits bestehen, z. B. im Stahlbereich. Die hiermit gewonnenen Erfahrungen über einen Zeitraum von 15 Jahren sind innerhalb des Binnenschiffahrtsgewerbes, aber auch der Gesamtwirtschaft, besonders positiv gewertet worden. Sie sollten daher als Beispiel dienen.

Da für den Bereich des Binnenverkehrs die jetzt geltenden Bestimmungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen derartige Branchentarife (Frachtenkonventionen) nicht zulassen, ist eine Ergänzung von § 99 Abs. 2 GWB erforderlich, die wie folgt lauten müßte:

„(2) Die §§ 1, 15 bis 18 finden keine Anwendung

. . . . . .

5. auf Verträge, Beschlüsse und Empfehlungen, denen ausschließlich die Beförderung und die Besorgung der Beförderung von Gütern zugrunde liegt, soweit die auf diesen Verträgen, Beschlüssen und Empfehlungen beruhenden Entgelte oder Bedingungen Preisbildungsvorschriften auf dem Gebiet des Verkehrs genügen, die durch Gesetz oder Rechtsverordnung oder auf Grund eines Gesetzes oder einer Rechtsverordnung festgelegt oder genehmigt werden."

Da eine Anmeldung beim Bundeskartellamt nicht zu umgehen sein dürfte, müßte Absatz 3 lauten:

„(3) Auf Verträge und Beschlüsse der in Absatz 2 Nr. 2 bis 5 bezeichneten Art ist § 9 Abs. 2 bis 7 entsprechend anzuwenden."

TEIL XII

Antrag

betr. Finanzierung des Verkehrswegebaues in den Gemeinden

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht,

a) umgehend zu prüfen, ob die Höhe des Ansatzes im Entwurf des Bundeshaushaltsplanes 1968 (Einzelplan 12 Kapitel 12 10 a) sowie der Ansätze der mittelfristigen Finanzplanung (Abschnitt X Buchstabe B der Anlage 2 zur „Finanzplanung des Bundes 1967 bis 1971") für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden 1968 mit 700 Mio DM, 1969 mit 750 Mio DM, 1970 mit 800 Mio DM und 1971 mit 850 Mio DM mit Artikel 8 §§ 1 und 4 des Steueränderungsgesetzes 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 702) in Einklang steht, und gegebenenfalls diese Ansätze nach Maßgabe der erwähnten gesetzlichen Vorschriften zu erhöhen;

b) im Einvernehmen mit den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden Mehrjahrespläne für den Ausbau der Verkehrswege in den Gemeinden sowie für die Finanzierung dieser Pläne aufzustellen und hierfür den zeitlichen Rhythmus der Ausbaupläne für die Bundesstraßen zu wählen;

c) bei der Großen Finanzreform in ausreichendem Maße den Bedarf der Gemeinden und Gemeindeverbände sowie ihrer Verkehrsunternehmen für die Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse zu berücksichtigen.

TEIL XIII

Antrag

Der Bundestag wolle beschließen:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung der Haftungshöchstbeträge nach dem Straßenverkehrsgesetz vom 15. September 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 1362), wird wie folgt geändert:

1. § 6 Abs. 1 Nr. 5 Satz 2 erhält folgende Fassung:

   „Die Gebühren sind nach den tatsächlichen Aufwendungen zu bemessen; die Vorschrift des § 6 b bleibt davon unberührt."

2. Nach § 6 a wird folgender § 6 b eingefügt:

   „§ 6 b

   Erhebung von Gebühren für das Parken

   Die Gemeinden können für die Erlaubnis, an Parkuhren zu parken, Gebühren erheben. Die Gebühren sind nach den tatsächlichen Aufwendungen für die Errichtung und Unterhaltung der Parkuhren, nach dem zeitlichen und örtlichen Bedarf an Parkraum, nach den hierauf entfallenden Aufwendungen für die Herstellung und Unterhaltung des Parkplatzes sowie nach dem Nutzen, den das Parken dem Berechtigten jeweils erbringt, zu bemessen."

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetzes tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Nach bisherigem Recht richtet sich die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Parkuhren, deren Ingangsetzung die zeitlich begrenzte Aufhebung eines Parkverbots bewirkt, ausschließlich nach dem Kostendeckungsprinzip. Die Gebühr für die Bereithaltung der Parkuhr beträgt nach Artikel 1 Abschnitt C Nr. 4 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 17. Juli 1953 (Bundesanzeiger Nr. 137) i. d. F. der Verordnung vom 22. Dezember 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 688) dementsprechend im ganzen Bundesgebiet unterschiedslos 0,10 DM je angefangene halbe Stunde der Inanspruchnahme.

Die Geringfügigkeit dieser Gebühr gewährt vor allem den in Innenstadtgebieten parkenden Kraftfahrern nichtbezahlte Vorteile, die auch durch ihre Kraftverkehrsabgaben — soweit sie für den Straßenbau zweckgebunden sind — nicht abgegolten werden. Dieses marktwirtschaftlichen Grundsätzen widersprechende Ungleichgewicht hat eine ständig steigende Nachfrage nach Parkplätzen, mittelbar aber auch nach Verkehrsflächen, der weder räumlich noch finanziell nachzukommen ist, zur Folge.

Dieser Entwicklung kann nur dann wirksam begegnet werden, wenn die Gebühren nicht mehr ausschließlich eine Vergütung des Verwaltungsaufwandes darstellen, sondern nach den Grundsätzen der Marktwirtschaft und Kostenechtheit auch ein Äquivalent für den im Verhältnis zum fahrenden oder nur haltenden Kraftfahrer ungleich stärker durch den parkenden Kraftfahrer ausgeübten Gemeingebrauch eines Teiles einer Straße sowie für den Nutzen bilden, den der Träger der Straßenbaulast und die Verwaltung dem Berechtigten erbringen. Herstellungswert (dabei auch Grund und Boden) sowie Nutzen sind um so größer, je näher der Parkplatz der Kernzone der Städte liegt. Dieser Nutzen liegt vor allem darin, daß ein Benutzer dort entweder die Kosten eines anderen Beförderungsmittels oder aber erheblichen Zeitaufwand spart. Außerdem liegt sein Vorzug darin, daß er Befreiung vom Parkverbot auf einer Parkfläche erhält, für die im Hinblick auf die beschränkte Aufnahmefähigkeit der Straßen in diesen Bereichen ein „Knappheitspreis" gelten muß.

Da die Parkraumverhältnisse von Ort zu Ort verschieden sind, muß die Festsetzung der Gebühren den Gemeinden überlassen bleiben. Die neue Bestimmung steckt den Rahmen ab, in dem sie dabei tätig werden dürfen.

TEIL XIV

Antrag

betr. Anpassung der Parkordnung an die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, im Einvernehmen mit den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden eine Untersuchung darüber durchzuführen, welchen Einfluß die Kapazität und die Lage von Park- und sonstigen Autostellplätzen in den Innenstadtbereichen auf die Belastung der dortigen Straßen ausüben und wie gegebenenfalls ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Stellplatz- und Straßenkapazität gewährleistet werden kann.

Der Bundestag erwartet bis zum 30. Juni 1969 hierüber einen Bericht nebst Vorschlägen für die hiernach etwa erforderlich werdenden Änderungen des Verkehrs-, Bauplanungs- und Garagenrechts.

TEIL XV

Antrag

betr. **baldige Verbesserung der Straßenverkehrsregelung**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Bundestag bedauert, daß die bereits vor Jahren von der Bundesregierung öffentlich angekündigte Anpassung des geltenden Straßenverkehrsrechts an die veränderten Verkehrsverhältnisse im Wege einer grundlegenden Umgestaltung der Straßenverkehrsordnung (StVO) noch immer nicht vollzogen ist. Er hat zwar Kenntnis davon erhalten, daß die Bundesregierung zunächst den Abschluß internationaler Vereinbarungen im Herbst 1968 abwarten möchte, sieht hierin jedoch keinen ausreichenden Grund dafür, diese Anpassung bis dahin in vollem Umfang aufzuschieben.

Die Bundesregierung wird deshalb ersucht, unbestrittene und sich mit großer Wahrscheinlichkeit in die zu erwartenden internationalen Vereinbarungen einfügende Vorschriften, die in besonderem Maße zu einer größeren Sicherheit und Erleichterung des Straßenverkehrs beitragen würden, vorab zu erlassen. Beispielsweise könnten hierfür Bestimmungen über das Nebeneinanderfahren bzw. ausnahmsweise Rechtsüberholen (§ 5 des sog. Bad Gandersheimer Entwurfs einer neuen StVO), über das Halten und Parken (§ 9 a.a.O.), über Lärm und Unfug (§ 23 a.a.O.), über die Zulassung des Vorfahrtszeichens mit Zusatzschild „Straßenbahn Vorfahrt gewähren!" außer im Kreisverkehr für ähnliche Verkehrslagen (§ 32 Abs. 2 Nr. 1 Zeichen 205 a.a.O.), über die Erleichterung des Abfahrens von Kraftomnibussen an Haltestellen (§ 32 Abs. 2 Nr. 4 d a.a.O.) in Frage kommen.

Der Bundestag erwartet hierüber einen Bericht bis zum 30. April 1968.

TEIL XVI

Antrag

Der Bundestag wolle beschließen:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung vom 2. Januar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 18. März 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 85), wird wie folgt geändert:

In § 2 wird nach Nr. 5 folgende Nr. 5 a eingefügt:

„5 a. Kraftomnibussen, die ausschließlich im Linienverkehr verwendet werden;".

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Die Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1109) hat im Hinblick auf die großen gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, auf die durch diesen Verkehr bewirkte Straßenentlastung sowie auf die sich daraus ergebende Ersparnis an Straßenbaukosten, schließlich zur Förderung dieses Verkehrs und zur Stärkung seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (vgl. besonders Tz. 329 c zu Frage 3 des Sachverständigenberichts — Drucksache IV/2661) empfohlen, die Belastung des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer zu überprüfen. Nachdem schon durch das Straßenbaufinanzierungsgesetz eine Teilentlastung von der Kraftfahrzeugsteuer erfolgt war, wird, dieser Empfehlung folgend, durch diesen Initiativantrag darüber hinaus die vorgeschlagene Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer verfolgt. Vgl. hierzu auch Artikel 1 Nr. 1 des von den Abgeordneten Erhard (Bad Schwalbach), Picard, Dr. Häfele und Genossen eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes — Drucksache V/1451. Hierdurch soll zugleich wenigstens ein Teilausgleich für die Mehrbelastungen, die die Leistungen des Linienverkehrs durch die Mehrwertsteuer ab 1. Januar 1968 unbestrittenermaßen erfahren, erstrebt werden.

Daß durch eine solche Maßnahme keine ins Gewicht fallenden Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zwischen Schiene und Straße verursacht werden, hat Bundesverkehrsminister Leber in der Dezember-Nummer 1967 der „Zeitung für kommunale Wirtschaft" in bezug auf Zuschüsse zu Wegebaukosten mit dem Hinweis festgestellt, daß die Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs „nicht im Wettbewerb miteinander stehen und der eigentliche Konkurrent aller öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen der Individualverkehr mit Personenkraftwagen ist".

Weitere Entlastungen der öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen herbeizuführen, muß im Rahmen der kommunalen Finanzreform angestrebt werden, da die Unternehmen dieser Art in den kommunalen Räumen Verkehr betreiben, ihre Freistellung von gemeinwirtschaftlichen Belastungen und ihre Förderung daher in erster Linie Sache der Kommunen ist, die aber hierzu finanziell in die Lage versetzt werden müssen.

Der Einnahmeausfall bei den Ländern, die Empfänger der Kraftfahrzeugsteuer sind, dürfte jährlich höchstens zwischen 20 und 25 Mio DM liegen.

TEIL XVII

Zusammenfassende Darstellung

I. Ziele und Aufgaben der Verkehrspolitik

1. Der Verkehr in der Volkswirtschaft

Die deutsche Volkswirtschaft, die bei fortschreitender Spezialisierung in der Produktion in einem immer härter werdenden internationalen Wettbewerb steht, ist mehr denn je auf Mobilität, d. h. auf ein hochwertiges, leistungsfähiges und umfassendes Verkehrswesen angewiesen. Nur unter dieser Voraussetzung kann die deutsche Volkswirtschaft rationell arbeiten, die Funktionsteilung intensivieren, eine kostspielige Lagerhaltung vermeiden und zugleich eine markt- und konsumnahe Güterverteilung gewährleisten.

Tiefgreifende Strukturveränderungen zeichnen sich in allen Bereichen der Wirtschaft ab, insbesondere bei der Energie- und Rohstoffversorgung. Automation und Kybernetik werden diesem Umwandlungsprozeß noch beschleunigen. Großraumschiffe und neue Beförderungstechniken werden schon in naher Zukunft zusammen mit der Atomenergie — auch im weltweiten Maßstab — die bisherigen Standort- und selbst für unabänderlich gehaltenen Produktionsbedingungen beeinflussen. So kann schon heute Rohstahl von Übersee zu Frachtraten nach Europa befördert werden, die erheblich unter den Transportkosten für vergleichbare Güter zwischen Produktions- und Absatzort innerhalb der EWG liegen.

Eine ungestörte Aufwärtsentwicklung der deutschen Volkswirtschaft wird angesichts ihrer weltweiten Verflechtung und der Dynamik der Technologie nur möglich sein, wenn die erforderlichen Umwandlungs- und Anpassungsprozesse rechtzeitig eingeleitet und richtig gesteuert werden. Der Verkehrspolitik kommt dabei eine hervorragende Bedeutung zu.

Ziel und Aufgabe der Verkehrspolitik ist es daher, auf ein differenziertes, qualitativ hochwertiges und preisgünstiges Verkehrssystem hinzuwirken, daß das von Gesellschaft und Wirtschaft erwartete Leistungsangebot zu den geringsten volkswirtschaftlichen Gesamtkosten zur Verfügung stellt. Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und pflegliche Behandlung der Güter einerseits und ein wesentlicher Beitrag zur Verminderung der Lagerhaltung andererseits sind immer wichtiger werdende Ansprüche an eine optimale Verkehrsbedienung. Die Verkehrspolitik muß daher alle technischen Möglichkeiten fördern, die die Transportvorgänge vereinfachen, verbessern und verbilligen, nicht zuletzt indem sie Umladungen ersparen. So gilt es, im besonderen Maße die Kooperation der Verkehrsunternehmen, den Containerverkehr, die Haus-Haus-Bedienung und die Gleisanschlußverkehre, voranzubringen.

2. Verkehr und Raumordnung

Für die wirtschaftlich schwachen und revierfernen Gebiete, aber auch für die deutschen Seehäfen fällt der Verkehrspolitik eine besondere Erschließungsfunktion zu. Dieser kann einerseits durch den gezielten Ausbau der Infrastruktur Rechnung getragen werden, andererseits aber auch durch die Gewährleistung einer kosten- und damit auch preisgünstigen Verkehrsbedienung über weite Entfernungen. Niedrige Transportkosten bilden die wichtigste Voraussetzung für eine Entballung der Reviere durch großräumige Arbeitsteilung.

Für den Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen ist es zudem von lebenswichtiger Bedeutung, daß die ohnehin vorhandenen künstlichen Wettbewerbsnachteile gegenüber den ausländischen Seehäfen nicht noch durch Maßnahmen der nationalen Verkehrspolitik verstärkt werden.

3. Personenverkehr

Auch im Personenverkehr fallen der Verkehrspolitik neue Aufgaben zu. Die Einkommenentwicklung wird bei steigender Produktivität schon im Zusammenhang mit den wahrscheinlichen Arbeitszeitverkürzungen auch zu wachsender Mobilität der Bevölkerung führen. Der Verstädterungsprozeß schreitet mit all seinen vielseitigen Folgen fort.

Die Motorisierung hat die Freiheitssphäre und die Beweglichkeit der Menschen in ungewöhnlicher Weise ausgeweitet und damit auch eine räumliche Trennung von Wohn-, Arbeits- und Erholungsregionen ermöglicht. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß sich die Zahl der Personenkraftwagen bis 1980 nahezu verdoppeln wird. Für die Verkehrspolitik ergibt sich daraus als Folgerung, daß sie ihre Anstrengungen zum Ausbau des Straßennetzes noch intensivieren und daß sie große Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung des Verkehrsflusses unternehmen muß. Die Tatsache, daß der zur Verfügung stehende Verkehrsraum — selbst bei Inanspruchnahme der 2. und 3. Ebene — begrenzt bleiben wird, erfordert zugleich eine besondere Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Die Verkehrspolitik steht hier vor der Aufgabe, den öffentlichen Personenverkehr auf jede geeignete Weise attraktiv zu machen, gleichzeitig aber sicher-

zustellen, daß durch eine kaufmännische Betriebsführung und ergänzende Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen sowie durch Ausschöpfung aller Rationalisierungsmöglichkeiten die Kosten so niedrig wie möglich gehalten werden.

4. Sanierung der Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn muß auf ein gesundes, wirtschaftliches Fundament gestellt werden. Dies ist nicht nur im Hinblick auf die Belastung des Bundeshaushalts ein Erfordernis größter Dringlichkeit. Die Organe und die Bediensteten der Bundesbahn, aber auch die Wirtschaft als Ganzes, brauchen Klarheit über die Zukunft des Unternehmens.

Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, rationelle Techniken im Bereich des Verkehrs zu fördern, nicht aber überholte Techniken und Strukturen zu konservieren bzw. abzuschirmen. Der Bund trägt hier aus der Verantwortung für die Verkehrspolitik und als Eigentümer der Bundesbahn doppelte Pflichten.

Die Bahn der Zukunft wird anders aussehen müssen als die Bahn von heute, zumal deshalb, weil nahezu alle modernen Entwicklungen im gütermäßigen und räumlichen Aufbau der Verkehrsströme zu Lasten des Schienenverkehrs gehen (Energietransporte über Rohrleitungen und Stromnetze, Industriewanderung zu den Küsten u. desgl. mehr). Die Zukunft der Bundesbahn wird entscheidend davon abhängen, daß sie sich rechtzeitig auf die sich verändernde Nachfrage nach Verkehrsleistungen einstellt, daß sie ihr Angebot besonders in den Bereichen ausbaut, wo sie ihre Wettbewerbsfähigkeit und technische Überlegenheit zur Geltung bringen kann, daß ihre gesunde Substanz nach strengen Wirtschaftlichkeitsmaßstäben kapitalmäßig genügend ausgestattet wird, um die Produktivität und Rentabilität des Unternehmens grundlegend zu verbessern, und daß die Führung des Unternehmens und ihre Verkaufsorganisation den Anforderungen eines kaufmännischen Managements entsprechen.

Eine durchgreifende Sanierung der Bundesbahn setzt voraus, daß der Bund klare Vorstellungen davon entwickelt, welche Anforderungen eine moderne Industriegesellschaft in Zukunft an ein Verkehrsunternehmen dieser Art stellen wird, und inwieweit der Bundesbahn Leistungen als „public service" abverlangt werden, die auch im Widerspruch zu eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten erfüllt werden müssen.

Der zwar in Gang befindliche, aber mit größerer Energie voranzutreibende Prozeß einer Anpassung des Leistungsangebots der Bundesbahn und einer durchgreifenden Verbesserung ihrer Wirtschaftsstruktur macht das volle Engagement des Bundes bei der Erarbeitung und Durchführung eines längerfristigen Programms erforderlich. Dabei kann weder den finanziellen noch den sozialen Problemen ausgewichen werden, die sich für den und aus dem Gesundungsprozeß ergeben.

5. Aufgabenteilung im Verkehr

Eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung stellt sich auch im Verkehr am sichersten über einen fairen Leistungswettbewerb der Unternehmen ein, sicherer jedenfalls als durch behördliche Reglementierung.

Die staatlichen Interventionen sollen sich grundsätzlich auf einen Ordnungsrahmen beschränken, der gleiche Startbedingungen gewährleistet sowie einen Mißbrauch von Marktmacht und einen ruinösen Wettbewerb verhindert. Umgekehrt dürfen sie nicht in Richtung einer Transportkostensteigerung oder einer gewaltsamen Verzerrung des Wettbewerbs wirken. In einem Übergangszeitraum werden für den Sanierungsprozeß der Bundesbahn weitere Maßnahmen erforderlich sein. Soweit diese die Wettbewerber der Bundesbahn treffen, sollten sie von vornherein als „flankierende Maßnahmen" angelegt sein. Auch diese Interventionen sollten jedoch marktkonform und auf jeden Fall dergestalt sein, daß sie dem gewünschten Zweck dienen und keine volkswirtschaftlichen Schäden verursachen.

Der freien Konsumwahl unserer sozialen Marktwirtschaft entspricht die freie Wahl des Verkehrsmittels durch den Verkehrsnutzer. Die freie Konsumwahl muß auch im Bereiche des Verkehrs unter allen Umständen erhalten bleiben, es sei denn, daß im Einzelfall schwerwiegende Gründe ihre Begrenzung rechtfertigen.

6. Startgleichheit

Zur Zeit vollzieht sich der Wettbewerb im Verkehr noch nicht auf der Basis gleicher Startbedingungen.

Die Bundesbahn erhält Subventionen aus Haushaltsmitteln des Bundes. Andererseits trägt sie politische Lasten und erfüllt gemeinwirtschaftliche Aufgaben, ohne daß diese klar festgelegt wären bzw. ohne daß die Bundesbahn für Leistungen, die im Widerspruch zu Gesichtspunkten der Eigenwirtschaftlichkeit stehen, einen eindeutigen Abgeltungsanspruch hätte. Die Regelung der Beziehungen zwischen der Bundesbahn und dem Bund ist angesichts der unklaren Abgrenzung der Verantwortlichkeiten für beide Seiten unbefriedigend. Die eindeutige Fixierung der Verantwortung ist überfällig.

Der Schwerlastverkehr auf der Straße muß stärker zur Deckung seiner Wegekosten herangezogen werden. Da exakte Unterlagen über eine angemessene Wegekostenzurechnung noch nicht vorliegen und auch in naher Zukunft nicht zu erwarten sind, muß hier vorab eine politische Entscheidung getroffen werden, die nach Vorliegen genauerer Untersuchungsergebnisse über die Wegekostendeckung zu korrigieren ist. Dabei darf nicht übersehen werden, daß der Schwerlastverkehr der Bundesrepublik schon heute im Vergleich zu den übrigen EWG-Staaten und anderen Konkurrenzländern die höchste Steuerlast zu tragen hat.

Die Binnenschiffahrt deckt mit großer Wahrscheinlichkeit insgesamt nicht die ihr zuzurechnenden Wegekosten, vor allem nicht bei den künstlichen Wasserstraßen. Auf dem Rhein zahlt sie keine Wegeabgaben. Der Verzahnung der Kanalsysteme mit dem Rhein macht eine Sonderregelung, die die besonderen Verhältnisse auf dem Rhein und die Be-

dingungen der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte nicht zugleich berücksichtigt, außerordentlich problematisch. Das Wegekostenproblem der Binnenschiffahrt wird daher nur durch eine Verständigung auf übernationaler Ebene gelöst werden können.

7. Verbesserung des Leistungsangebotes

Die Ausweitung des Werkverkehrs ist überwiegend die Folge eines unzureichenden Leistungsangebots der Bundesbahn und der gewerblichen Verkehrswirtschaft. Der Versuch, den Werkverkehr durch prohibitive Besteuerung bzw. durch Verbotsmaßnahmen einzudämmen, ist ein Versuch am untauglichen Objekt und führt zwangsläufig zur Verteuerung der Transportvorgänge, die sich dann in den Preisen niederschlagen muß.

Vielmehr muß die Verkehrspolitik Vorkehrungen treffen, durch die das Leistungsangebot der Bundesbahn und der gewerblichen Verkehrswirtschaft den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft genauer angepaßt wird und auch in den Preisen elastisch genug gehandhabt werden kann, um sowohl den besonderen betrieblichen Gegebenheiten der Transportunternehmen als auch den besonderen Gegebenheiten der Verladerschaft entsprechen zu können.

8. Nationale und EWG-Verkehrspolitik

Die nationale Verkehrspolitik muß sich in den Rahmen der EWG-Verkehrspolitik einfügen. Nach dem Inhalt des EWG-Vertrages und dem Geist der Gemeinschaft wird auch die EWG-Verkehrspolitik vom Prinzip des Leistungswettbewerbs auf der Basis gleicher Startbedingungen bestimmt sein. Auch dort, wo die nationale Verkehrspolitik den fälligen Entscheidungen nicht länger ausweichen kann, sollten die zu ergreifenden Maßnahmen in ihrer Richtung und in ihrer praktischen Handhabung von vornherein auf das zu erwartende EWG-Konzept zugeschnitten sein. Daher sind einseitige nationale Maßnahmen zu vermeiden, die die Unterschiede zwischen dem nationalen Verkehrssystem und dem Verkehrssystem in den übrigen Mitgliedstaaten vergrößern, aber auch solche, die die Wettbewerbssituation der deutschen Verkehrswirtschaft weiter verschlechtern.

9. Verkehrswegebau

Die Verkehrspolitik muß das gesamte Verkehrswesen, insbesondere auch die Infrastruktur des Verkehrs als eine Einheit ansehen.

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsapparates hängt wesentlich davon ab, daß die Verkehrsunternehmen sich möglichst spezialisieren, also ihre spezifischen Leistungsvorteile nutzbar machen, und daß durch eine Kombination spezieller Leistungsvorteile verschiedener Verkehrsunternehmungen und verschiedener Arten von Verkehr das Transportangebot qualitativ und preislich verbessert wird. Das gilt besonders auch für die Bedienung der Fläche sowie die Organisation des Personenverkehrs in den Verdichtungsräumen.

Der große Kapitalbedarf für die Infrastruktur macht es erforderlich, bei den Investitionen Prioritäten zu setzen und jene Vorhaben vorzuziehen, die — auch unter Berücksichtigung der regionalpolitischen Erfordernisse — am dringlichsten und volkswirtschaftlich am ergiebigsten sind.

Beim Ausbau der Infrastruktur ist auch der internationale Verkehr angemessen zu berücksichtigen. Das gilt für die binnenländischen Verkehrswege, die Hinterlandverbindungen der Seehäfen und die Anbindung der zentralen Flughäfen an das Schienennetz der Bundesbahn und das Autobahnnetz.

10. Verbesserung des Verkehrsflusses

Eine wirksame Straßenentlastung bedingt einen systematischen weiteren Ausbau des Straßennetzes mit neuen Schwerpunkten bei der Beseitigung von Engpässen und der Anlage von Kriechspuren auf den Autobahnen sowie eine Verbesserung des Verkehrsflusses, zu der größere Motorleistungen beim Schwerlastverkehr und die Einhaltung von Mindestgeschwindigkeiten beitragen können.

Es ist eine Illusion anzunehmen, daß eine Verringerung des Schwerlastverkehrs um äußerstenfalls 10 000 Einheiten in einem Zeitraum von 7 Jahren den Straßenverkehr wirksam entlasten könnte, wenn während des gleichen Zeitraumes die Zahl der Personenkraftwagen von 11 Millionen auf 17 Millionen anwächst. Ein Beispiel gibt die Entwicklung des Jahres 1966, in dem die Zahl der Lastkraftwagen um 6147 Einheiten abnahm, während die Zahl der Personenkraftwagen um 654 400 Einheiten zunahm.

Vorzusehen ist eine Ausdehnung des Sonntagsfahrverbots für Schwerlastfahrzeuge auf Sonnabend 13.00 Uhr. Auf diese Weise könnte der Wochenendverkehr auch am Sonnabend flüssiger und zügiger abgewickelt werden. Eine Ausnahme von der Ausweitung des Sonntagsfahrverbots müßte für den Seehafenverkehr, der sich nach internationalen Gepflogenheiten ausrichten muß, für die revierfernen Gebiete, die überdurchschnittlich lange Rückfahrwege für ihre Fahrzeuge benötigen, und für Versorgungsbetriebe sichergestellt werden.

11. Innerstädtischer Verkehr

Eine besonders vordringliche Aufgabe, der sich Bund, Länder und Gemeinden gemeinsam gegenübersehen, wächst der Verkehrspolitik im Bereiche des innerstädtischen Verkehrs zu.

Der Beschluß des Bundestages, zugunsten des Verkehrswegeausbaues in den Gemeinden die Mineralölsteuer um 3 Pfennige je Liter zu erhöhen, war ein erster wichtiger Schritt zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme.

Wenn sich die Verkehrspolitik bei der Lösung dieses Problems nicht zu noch größeren Anstrengungen entschließt, werden die Städte am Verkehr ersticken, müssen die in den Verdichtungsgebieten lebenden und arbeitenden Menschen schwere physische und psychische Schäden in Kauf nehmen und werden

sich als Folge von Materialverschleiß und Zeitvergeudung hohe volkswirtschaftliche Verluste einstellen. 89 % aller Verkehrsunfälle ereigneten sich 1967 in geschlossenen Ortschaften.

Bei dem Problem geht es nicht nur um wesentlich höhere Investitionen für den gemeindlichen Verkehrswegeausbau, sondern auch — neben einer weiteren Intensivierung der Verkehrserziehung, speziell auf den Schulen — um zielstrebige Bemühungen, den öffentlichen Verkehr zu fördern und ihn trotz ständig wachsender Kosten nicht nur in der Qualität, d. h. in bezug auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit, sondern auch im Preis attraktiv zu machen.

Schließlich muß das Parkproblem in den Gemeinden angepackt werden, indem einmal die Gemeinden die Höhe der Parkgebühren anders als bisher mehr nach Wirtschaftlichkeitserwägungen festlegen können und zum anderen die Anlage von Stellflächen besser mit der Aufnahmefähigkeit der Straßen und dem Angebot des öffentlichen Verkehrs abgestimmt wird.

II. Sanierung der Deutschen Bundesbahn

12. Strukturkrise

Die Gesundung der Bundesbahn ist ein nationales Problem erster Ordnung, dem allzu lange nicht die gebührende Aufmerksamkeit zugewendet wurde. Sie bildet zugleich die Voraussetzung für den Erfolg aller übrigen Bemühungen um eine in die Zukunft weisende Ordnung unseres Transportwesens.

Es handelt sich hierbei nicht allein und nicht in erster Linie um ein Problem des Wettbewerbs, obwohl die Ungleichheit der Startbedingungen im Bereiche des Verkehrs eine nicht unwesentliche Rolle spielt. Die wirtschaftlichen Probleme der Bundesbahn sind vorwiegend strukturell bedingt.

Das bezieht sich einmal auf die technischen Veränderungen, die neue Beförderungsarten ermöglichen und damit dem Schienenverkehr neue, kostensparende, aber auch sehr aufwendige Verfahren eröffnet haben. Das bezieht sich ferner auf die Strukturveränderungen in der gesamten Wirtschaft, die erhebliche Rückwirkungen auch auf die Bundesbahn gehabt haben. Bei steigendem Transportanteil an Halb- und Fertigfabrikaten, deren Lagerung im Vergleich zu Rohstoffen erheblich höhere Kosten verursacht, steigen die Ansprüche der Verlader hinsichtlich der pfleglichen Behandlung, der Zuverlässigkeit und der Pünktlichkeit der Bedienung. Darauf muß die Bundesbahn ihr Leistungsangebot einstellen.

Die Bundesbahn hat ihre eigene Struktur, ihr Angebot an Leistungen und ihre innerbetriebliche Organisation, diesen vielfältigen Veränderungen des Marktes noch nicht anpassen können. Die Verantwortung dafür ist nicht allein den Organen der Bundesbahn anzulasten. Die Neigung, das Überkommene zu bewahren, ist auch in der Öffentlichkeit ebenso verbreitet, wie die Bereitschaft fehlt, Anpassungsprozesse rechtzeitig und mutig zu vollziehen und voranzubringen.

Die Gesundung der Bundesbahn kann nur dann Erfolg haben, wenn sie bei dem Unternehmen selbst ansetzt und wenn alle für die Verkehrspolitik und die Bundesbahn verantwortlichen einschließlich der Bediensteten der Bundesbahn und ihrer Interessenorganisationen gewillt sind, sich in nüchterner Analyse der gegebenen Fakten zu den nötigen Schlußfolgerungen durchzuringen. Davon hängt ab, ob das größte Bundesunternehmen, das ein Besitz aller Bundesbürger ist, wieder auf ein gesundes wirtschaftliches Fundament gestellt werden und den Maßstäben an Wirtschaftlichkeit entsprechen kann, die auch oder gerade für ein Bundesunternehmen unerläßlich sind.

13. Zahlen zur wirtschaftlichen Lage

Die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Bundesbahn läßt sich anhand folgender Zahlen besonders anschaulich verdeutlichen:

a) Gesamtleistungen aus dem Bundeshaushalt an DB
1955 = 515 Mio DM
1966 = 2,8 Mrd. DM

b) Personalaufwendungen in v. H. der gesamten Aufwendungen
1955 = 57,5 (3,5 Mrd. DM)
1966 = 63,8 (7,4 Mrd. DM)

c) Entwicklung des Produktivitätsindex (Achs-km je Beschäftigten)
1955 = 100
1966 = 122

d) Index der Pro-Kopf-Bezüge des aktiven Personals
1955 = 100
1966 = 231

e) Produktivitätsvergleich *) (Verkehrs-km je Beschäftigten)

Niederlande (NS)	396 000
Frankreich (SNCF)	288 000
Italien (FS)	231 000
Bundesrepublik (DB)	214 000

f) Abgang an Personal
1965 = 13 699
1966 = 22 109
1967 = 19 000 (vorläufige Zahl)

g) Anteil am gesamten Güterverkehr **)

	absolut (Mrd. tkm)	relativ (%)
1955	52,2	53,1
1961	57,2	45,1
1966 ***)	58,4	39,5

*) Die strukturellen Besonderheiten der aufgeführten Länder machen diesen Produktivitätsvergleich allerdings problematisch.

**) Quelle: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland

***) Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbahn 1966

h) Hauptdefizitquellen (1966)

Personenverkehr	900 Mio DM
Stückgutverkehr	300 Mio DM
Expreßgutverkehr	80 Mio DM

i) Kapitalstruktur (1966)

Eigenkapital	14,8 Mrd. DM
langfristige Verbindlichkeiten	11,7 Mrd. DM
kurzfristige Verbindlichkeiten	3,9 Mrd. DM
jährlicher Tilgungsbedarf	1,5 Mrd. DM

14. Sanierungsziel

Die Gesundung der Bundesbahn muß ein klares Ziel haben. Dies Ziel zu setzen, ist vordringliche Aufgabe der Verkehrspolitik. Die Zielsetzung gründet sich auf eine Vorstellung, unter welchen Aspekten sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft in einem Zeitraum von 10, 15 und 20 Jahren vollziehen wird, und welche Mittel und langfristigen Zielsetzungen die Bundesregierung in ihrer allgemeinen Wirtschaftspolitik verfolgt.

Nur unter dieser Prämisse läßt sich bestimmen, auf welche Aufgaben sich ein modernes, in erster Linie auf den Schienenverkehr ausgerichtetes Verkehrsunternehmen einstellen soll, dessen besondere Leistungsfähigkeit im großräumigen Verkehr über weite und mittlere Entfernungen liegt. Nur so läßt sich bestimmen, wo Investitionen vordringlich und lohnend sind, wo Leistungen abgebaut und wo sie ausgebaut werden müssen.

Der unwiderbringliche Verlust der Monopolstellung, die die Bundesbahn praktisch innegehabt hat, zwingt die Unternehmensleitung Bundesbahn zu einem überzeugenden kaufmännischen Management, wenn sie sich auf dem Markt durchsetzen will. Auch dafür muß die Verkehrspolitik die notwendigen gesetzlichen und technischen Voraussetzungen schaffen. Auch eine sehr stark wettbewerbsorientierte Verkehrspolitik, wie sie innerhalb der EWG zu erwarten ist, wird nicht daran vorbeikommen, bestimmte Verkehrsleistungen — insbesondere im Personenverkehr — als öffentlichen Dienst bereitstellen zu lassen, bei dem reine Wirtschaftlichkeitserwägungen hinter übergeordnete gesellschaftspolitische Gesichtspunkte zurücktreten. Auch über diese Aufgaben und die Gewähr, daß sie auch bei Subventionierung doch unter Wahrung aller Wirtschaftlichkeitserwägungen durchgeführt werden, muß zunächst die Verkehrspolitik klare Vorstellungen entwickeln.

15. Der Bund als Eigentümer

Aus allem ergibt sich zwingend, daß der Bund sich sowohl als Eigentümer der Bundesbahn als auch aus seiner Verantwortung für die Verkehrspolitik in außerordentlicher Weise selbst engagieren muß, wenn der Gesundungsprozeß der Bundesbahn zu den gesellschaftspolitisch erwünschten und volkswirtschaftlich notwendigen Ergebnissen gebracht werden soll. Er hat die Pflicht, ein klares Betriebsziel für die Bundesbahn zu entwickeln und eine deutliche Abgrenzung zwischen eigenwirtschaftlichen Leistungen und öffentlichem Dienst herbeizuführen.

Diese Verantwortlichkeit des Bundes steht nicht im Widerspruch zu einer stärkeren Verantwortlichkeit der Organe der Bundesbahn. Die vielfachen inneren und äußeren Widerstände, die dem Gesundungsprozeß wie in der Vergangenheit so auch in Zukunft entgegenstehen werden, überfordern vielmehr die Organe der Bundesbahn.

Es ist daher notwendig, daß die Bundesregierung, gemeinsam mit den Organen der Bundesbahn, Bundestag und Bundesrat einen Mehrjahresplan vorlegt, der für zunächst vier Jahre eine Zielprojektion erkennen läßt und die Wege weist, wie die Wirtschaftsstruktur der Bundesbahn verbessert und damit ihre Wirtschaftlichkeit entscheidend erhöht werden können.

16. Sanierungsprogramm

Dieser Vierjahresplan sollte drei Teile haben: Ein Programm zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (Strukturanpassungsprogramm), ein darauf ausgerichtetes Investitionsprogramm sowie ein Sozialprogramm.

Das Strukturverbesserungsprogramm sollte klare Aussagen darüber enthalten, wie sich die Bundesregierung und die Organe der Bundesbahn den Abbau bzw. die Beseitigung der Hauptdefizitquellen vorstellen, wie die überhöhte Personal- und Kapitalintensität auf ein vertretbares Maß reduziert werden kann, in welchem Zeitraum und unter welchen Voraussetzungen Personalabbau, Streckenstilllegungen, Direktions- und Ämterzusammenlegung erfolgen sollen, und wie der Verwaltungsaufwand in eine angemessene Relation zum technischen Betrieb gebracht werden soll.

Das Investitionsprogramm sollte klare Aussagen darüber enthalten, wie die Bundesregierung und die Organe der Bundesbahn durch positive Rationalisierungsmaßnahmen das Leistungsangebot der Bundesbahn zu verbessern gedenken und wie sichergestellt werden kann, daß künftige Investitionen sich tatsächlich in einer angemessenen Steigerung der Produktivität auswirken. Auch sollte das Investitionsprogramm klären, wie die notwendigen Investitionen beschafft werden können, und ob Korrekturen an der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung mit Rücksicht auf die Bundesbahn notwendig scheinen. Schließlich sollte erwogen werden, die Bundesbahn wenigstens teilweise von dem ungewöhnlich hohen Kapitaldienst zu befreien, für den nicht die Bundesbahn verantwortlich zu machen ist.

Das Sozialprogramm sollte vor allem die Frage klären, auf welche Weise der Abbau der Personalintensität ohne zumutbare Härten erfolgen und noch gesteigert werden kann, wenn entsprechende An-

reize gegeben werden und eine Bundespersonalausgleichsstelle den Austausch von Personal mit anderen Verwaltungen ermöglicht. Ziel des Sozialprogramms sollte nicht nur sein, die Bundesbahn von laufenden Personalkosten zu entlasten, sondern auch den Beruf des Eisenbahners mit der Zeit wieder in jeder Hinsicht so attraktiv zu machen, daß die Bundesbahn auf einen qualitativ hochwertigen Nachwuchs rechnen kann.

17. Novellierung des Bundesbahngesetzes

Schon der sogenannte Brand-Bericht hielt eine Novellierung des Bundesbahngesetzes für die Sanierung der Bundesbahn für unerläßlich.

Neben den rein praktischen Maßnahmen und der Beschaffung von Investitionsmitteln für die Rationalisierung und Modernisierung des Unternehmens müssen die Verantwortlichkeit der Organe der Bundesbahn gestärkt und die Beziehungen zwischen dem Bund und der Bundesbahn so geregelt werden, daß die beiderseitigen Verantwortlichkeiten eindeutig sind. Nur so kann auch verhindert werden, daß der Bundeshaushalt als eine schier unerschöpfliche Reserve für Leistungen in Anspruch genommen wird, die durch eigene Anstrengungen des Unternehmens ausgeglichen oder aufgefangen werden müssen.

Um zu gewährleisten, daß die Bundesbahn entsprechend der heute schon geltenden Regelung wie ein Wirtschaftsunternehmen geführt werden kann, soll der Vorstand in Zukunft die Geschäfte der Bundesbahn unter eigener Verantwortung im Sinne eines kaufmännischen Managements führen. Soweit von der Bundesbahn Leistungen verlangt werden, die im Widerspruch zu ihren Eigenwirtschaftlichkeitsüberlegungen stehen, hat ihr der Bund entsprechende Auflagen zu machen. Die Bundesbahn hat für das sich aus einer Auflage ergebende, nachweisbare Betriebsdefizit einen Ausgleichsanspruch.

Der Verwaltungsrat soll die Funktionen wahrnehmen, die z. B. dem Aufsichtsrat einer Aktiengesellschaft obliegen. Dementsprechend soll der Verwaltungsrat künftig vom Bund als Eigentümer besetzt werden. Von den einundzwanzig Mitgliedern sollen sieben Bedienstete der Deutschen Bundesbahn sein. Da sich der neue Verwaltungsrat nicht mehr aus bestimmten Gruppen zusammensetzt, andererseits aber auf die Mitwirkung kenntnisreicher Vertreter der verschiedenen Berufszweige bei der Lösung verkehrswirtschaftlicher Fragen der Bundesbahn nicht verzichtet werden kann, empfiehlt sich die Schaffung eines besonderen Verkehrsbeirates.

Dem Grundsatz einer eindeutigen Trennung von politischer Aufsicht und Unternehmensführung ist dadurch zu entsprechen, daß bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Bundesbahn und Bundesregierung die Entscheidungsbefugnis nicht mehr bei der letzteren verbleibt, sondern einem beim Bundesverwaltungsgericht zu bildenden Schiedsgericht übertragen wird.

In einem späteren Zeitpunkt sollten die Beziehungen zwischen Bund und Bundesbahn grundsätzlich ähnlich gestaltet werden wie bei den schon vorhandenen bundeseigenen Unternehmen des Handelsrechts. Die Erwägung drängt sich auf, die Bundesbahn in eine bundesunmittelbare Anstalt des öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit umzuwandeln.

18. Aufhebung der Beförderungspflicht

Die Bundesbahn wird von der Beförderungspflicht im Stückgutverkehr (Sendungen bis 5000 kg) befreit. Die Beförderungspflicht der Bundesbahn in diesem Bereich hat sich mehr und mehr als ein Privileg des schlechten Risikos erwiesen. Für den Stückgutverkehr stehen ausreichende Angebote des öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung, zumal wenn neue kooperative Organisationsformen gerade für diesen Verkehr entwickelt werden. Soweit das nicht der Fall ist, kann im Wege der Auflage die Beförderungspflicht der Bahn in Einzelfällen beibehalten werden.

III. Angleichung der Startbedingungen

19. Sondergebühr für Schwerlastwagen

Die Frage, ob und inwieweit der Schwerlastverkehr die ihm zuzurechnenden Wegekosten über Steuern aufbringt, ist seit Jahren Gegenstand von wissenschaftlichen Untersuchungen und kontrovers geführten Diskussionen. Die Verkehrspolitik kommt nicht daran vorbei, hier eine politische Entscheidung zu treffen, ohne einen Zweifel daran zu lassen, daß eine solche Entscheidung hinsichtlich einer wirklich gerechten Wegekostenanlastung problematisch bleibt und nur provisorischen Charakter haben kann.

Anhaltspunkt, aber nicht Grundlage für eine solche Entscheidung kann der sogenannte AASHO-ROAD-TEST sein, der 1958 bis 1960 in den USA durchgeführt wurde. Nicht nur die Ergebnisse dieses Testes sind auch auf wissenschaftlicher Ebene umstritten, sondern auch die Übertragbarkeit der bei dem Test in den USA gesammelten Erfahrungen auf europäische Verhältnisse.

20. Internationale Angleichung

Die Tatsache, daß der deutsche Anteil des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs in der Zeit von 1955 bis 1966 von 59,2 % auf 38,1 % abgesunken ist, bestätigt zur Genüge, wie sehr sich die relativ hohe Belastung der deutschen Kraftverkehrswirtschaft angesichts der geringeren Belastung in den Nachbar- und Konkurrenzländern zum Nachteil des deutschen Straßenverkehrs auswirkt. Die Manipulation der Kraftfahrzeugsteuer etwa in den Niederlanden und in Belgien, wo der eigenen Kraftverkehrswirtschaft Rückvergütungen für Auslandstage gewährt werden, und die sehr niedrigen Tagessätze, die die Bundesrepublik für ausländische Kraftfahrzeuge erhebt, haben diese Entwicklung begünstigt. Auf den dem Bundestag vorliegenden Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU — Drucksache V/1622 —, der eine Anhebung der Tagessätze für ausländische

Kraftfahrzeuge auf einen der deutschen Kraftfahrzeugsteuer entsprechenden Satz vorsieht, wird an dieser Stelle hingewiesen.

21. Gebührengrundlage

Der AASHO-ROAD-TEST weist auf die besondere Bedeutung der Achs-Last als Kriterium und Maßstab für die Wegeabnutzung hin. Es wird daher nötig sein, neben und unabhängig von der Kraftfahrzeug- und der Mineralölsteuer dem Schwerlastverkehr über 10 t Gesamtgewicht eine Sondergebühr aufzuerlegen, die sich nach dem Achs-Druck und den auf den Straßen zurückgelegten Kilometerleistungen richtet. Die im Huckepackverkehr auf der Schiene zurückgelegten Verkehrsleistungen werden von der Gebühr nicht erfaßt. Ausländische Fahrzeuge, auch solche, die in Ländern mit Doppelbesteuerungsabkommen registriert sind, unterliegen dieser Sondergebühr wie inländische Fahrzeuge.

Von der Sondergebühr werden auch die Fahrzeuge des Nah- und Werksverkehrs getroffen. Da die Gebühr auf technische Daten und die Wegebenutzung abhebt, müssen Unterschiede in den Betriebs- und Besitzformen unerheblich bleiben. In diesen Bereichen wird die Sondergebühr tendenziell auf eine Reduzierung und Rationalisierung der Verkehrsleistungen hinwirken, indem sie die Fahrzeughalter zu tunlichster Vermeidung von Leerfahrten bewegen wird.

22. Gebührenverwaltung

Die Einziehung der Sondergebühr obliegt der Bundesanstalt für Güterfernverkehr, deren Aufgabenbereich entsprechend auszuweiten ist. Die Bundesanstalt kann die Grenzzollstellen als Rechts- und Amtshilfe einschalten, um die ausländischen Kraftfahrzeuge zu erfassen.

23. Befreiungen und Ermäßigungen

Das Prinzip der gerechten Wegekostenanlastung rechtfertigt eine Befreiung von der Gebühr oder deren Ermäßigung nur in besonderen Ausnahmefällen. Es bleibt zu prüfen, wo übergeordnete gesamtwirtschaftliche oder politische Gesichtspunkte eine solche Ausnahme notwendig machen. Das gilt sowohl für bestimmte Güterarten als auch für besonders förderungswürdige Regionen und für die Milderung von Ungleichbehandlungen, die sich etwa für die deutschen Seehäfen aus dem grenzüberschreitenden Verkehr ergeben.

24. Aufteilung des Aufkommens der Gebühr

Die Sondergebühr für Schwerlastfahrzeuge gilt bis zu einer Harmonisierung der Besteuerung des Straßenverkehrs innerhalb der EWG. Die Aufteilung des Aufkommens aus der Gebühr im Verhältnis 50 zu 50 zwischen Bund und Ländern erscheint im Hinblick auf die Straßenbenutzung angemessen.

25. Zweckgebundene Verwendung

Der Gebührencharakter der Sonderabgabe für Schwerlastfahrzeuge läßt es ebenso sinnvoll wie zwingend erscheinen, daß die aufkommenden Mittel für Straßenbauzwecke verwendet werden, die mit dem Schwerlastverkehr in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Der Bund muß daher die ihm zufließenden Einnahmen aus der Sondergebühr für den Ausbau besonders frequentierter Autobahnen, zur Anlage von Kriechspuren sowie zur Beseitigung der vom Schwerlastverkehr verursachten Straßenschäden verwenden. Dies ist zugleich ein praktikabler Weg, eine wirksame Entlastung der Straßen zu erreichen.

Entsprechend sollten die Länder verfahren, indem sie ihrerseits unter angemessener Berücksichtigung der Gemeinden die ihnen zufließenden Mittel aus der Sondergebühr zur Beseitigung von Engpässen im Straßenverkehr einsetzen.

IV. Verbesserung des Leistungsangebots

26. Tonnagekonzession

Das bestehende Konzessionierungssystem im gewerblichen Güterfernverkehr regt die Unternehmer in besonderer Weise an, schwere Lastzüge einzusetzen, um ihre Konzessionen auszunutzen, obwohl die Nachfrage nach Verkehrsleistungen weitaus mehr auf den Einsatz kleinerer und mittlerer Fahrzeugeinheiten ausgerichtet ist.

Ohne von dem Prinzip einer Kapazitätsregelung im Güterfernverkehr abzugehen, erscheint es doch dringlich, das Konzessionierungssystem so zu modifizieren, daß durch die Teilbarkeit der genehmigten Kapazitäten die jeweils wirtschaftlichste Transporteinheit bereitgestellt und damit das Leistungsangebot entsprechend den Bedürfnissen der Verladerschaft variiert werden kann.

Es ist daher notwendig, die gegenwärtigen Genehmigungen teilbar zu machen unter Zugrundelegung einer bestimmten Tonnage.

27. Auflockerung des Tarifsystems

Die gegenwärtige Preisbildung im Verkehr auf der Basis von Festentgelten und Margentarifen reicht nach allen seit 1961 gesammelten Erfahrungen nicht aus, um eine genügend elastische Anpassung der Verkehrspreise sowohl an die Gegebenheiten des Marktes als auch an die — z. B. durch Spezialisierung — gegebenen Möglichkeiten des Anbieters zu gewährleisten.

Aus diesem Grunde ist es notwendig, die Vereinbarung von Beförderungsentgelten zuzulassen, die außerhalb der Grenze des Tarifs liegen (Sonderabmachungen). Diese Sonderabmachungen werden ein geeignetes Mittel sein, das Leistungsangebot der Bundesbahn und des gewerblichen Güterfernverkehrs attraktiver als bisher darzustellen und da-

mit dem Ausweichen auf den Werkfernverkehr durch die Verladerschaft entgegenzuwirken.

Die Sonderabmachungen sind unverzüglich nach ihrem Abschluß dem Bundesminister für Verkehr anzuzeigen. Um ein zeitraubendes Tarifbildungsverfahren zu vermeiden, sind die Sondervereinbarungen nicht genehmigungspflichtig. Der Bundesminister für Verkehr hat jedoch zu prüfen, ob die Sonderabmachungen einen Mißbrauch der Marktmacht oder einen ruinösen und unlauteren Wettbewerb darstellen. Falls dies der Fall ist, kann er die Sonderabmachungen für unwirksam erklären.

28. Kleingutverkehr

Die Abwicklung des Kleingutverkehrs verursacht gegenwärtig bei Bundesbahn und Bundespost eine jährliche Kostenunterdeckung von mindestens 800 Millionen DM. Die nach wie vor ungenügende Zusammenarbeit zwischen den beiden Bundesunternehmen ist vom Bundestag wiederholt moniert worden.

Das Gesamtproblem bedarf im Zusammenhang mit der Sanierung der Bundesbahn einer erneuten Überprüfung. Die zielstrebige Beschränkung der Bundesbahn auf den Knotenpunktverkehr macht es um so dringlicher, gerade die Sammlung und Verteilung des Kleinguts neu zu organisieren. Dies wird nur möglich sein, wenn Bundesbahn, Bundespost, Spedition und gewerblicher Kraftverkehr — unter Verzicht auf ein falsches Besitzstandsdenken — endlich den Weg einer rationellen Zusammenarbeit finden. Da eine Mammutorganisation unzweckmäßig und unerwünscht erscheint, sprechen viele Gründe dafür, eine organisatorische Zusammenarbeit auf regionaler Ebene anzustreben. Eine ausreichende Bedienung der Fläche, auch im Kleingutverkehr, ist nur dann zu gewährleisten, wenn neben den Anstrengungen zur technischen und organisatorischen Bewältigung des Knotenpunktverkehrs der Bundesbahn gleichgerichtete Anstrengungen für die Abwicklung der Zu- und Ablauftransporte unter den qualitativen Kriterien der Zuverlässigkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit unternommen werden.

29. Zusammenarbeit der Verkehrsträger

Darüber hinaus hat die Verkehrspolitik alles Interesse daran, die systematische, auf Kostenersparnis und verbesserte Verkehrsbedienung ausgerichtete Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen zu fördern. So bedeutet jedes Ersparen einer Umladung nicht nur eine zusätzliche Schonung des Transportgutes, sondern auch eine Beschleunigung und Verbilligung des Transportvorganges. Ein typisches Beispiel ist die Entwicklung des Behälterverkehrs im allgemeinen und des Großcontainerverkehrs im besonderen. Die zunehmende weltweite Verflechtung der deutschen Wirtschaft macht es erforderlich, daß auch zwischen der Seeschiffahrt und in wachsendem Umfang auch dem Luftverkehr einerseits und den binnenländischen Verkehrsunternehmen andererseits eine enge Kooperation angestrebt und die dafür notwendigen Umschlagseinrichtungen vorgehalten bzw. weiter ausgebaut werden.

30. Personenverkehr

Auch im Personenverkehr müssen im Zusammenhang mit der Einschränkung des Eisenbahnverkehrs in der Fläche neue Organisationsformen entwickelt werden, um sicherzustellen, daß dort, wo ausreichende Ersatzverkehre nicht bestehen, eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet bleibt. Darüber hinaus muß die Verkehrsbedienung sowohl in den wirtschaftsschwachen Räumen wie in den Ballungsgebieten durch stärkere Abstimmung der Fahrpläne von Schienen- und Omnibusunternehmen sowie durch geeignete tarifliche Maßnahmen verbessert werden. Durch attraktive Gestaltung des Fahrpreises besteht die Möglichkeit, die Abwanderung der Fahrgäste auf den Individualverkehr zu stoppen und den Verkehrsschwierigkeiten in den Ballungsgebieten wenigstens teilweise hierdurch abzuhelfen. Bei Aufrechterhaltung voller Eigenwirtschaftlichkeit der beteiligten Unternehmen sollten die interessierten Kommunen einen entsprechenden Ausgleich dann gewähren, wenn durch niedrige Fahrpreise Aufwendungen entstehen, die unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht zumutbar sind.

Der Leistungswettbewerb der vorhandenen Unternehmen im öffentlichen Omnibuslinienverkehr muß auch weiterhin eine entscheidende Grundlage für die wirtschaftliche Gestaltung dieses Verkehrs und für eine optimale Verkehrsbedienung bilden. Nur dort, wo sich bei freiwilliger Zusammenarbeit und im Rahmen der Ausgestaltungsmöglichkeiten der gegenwärtigen Linien ausreichende Ergebnisse zur Verbesserung der Verkehrsbedienung nicht erreichen lassen, darf eine Möglichkeit geschaffen werden, durch Bildung eines einheitlichen Gebietsunternehmens für ein Verkehrsgebiet eine neue Ordnung des Omnibuslinienverkehrs zu erreichen. Voraussetzungen hierfür müßten im übrigen sein, daß ein derartiges Unternehmen nur auf Antrag entsteht und daß die angestrebte Verbesserung der Verkehrsbedienung im Rahmen der Prüfung des öffentlichen Verkehrsinteresses sichergestellt sein muß.

Wegen der grundsätzlichen Bedeutung, die einem Gebietsunternehmen zukommt, müßte gewährleistet sein, daß das von diesem Unternehmen zu bedienende Verkehrsgebiet unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung und der Landesplanung ausschließlich von der Landesregierung festzulegen ist. Die Rechte der übrigen in diesem Verkehrsgebiet vorhandenen Unternehmen müssen im Rahmen der Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes hinreichend geschützt werden.

31. Werkverkehr

Eine Verbesserung des Leistungsangebots bei den öffentlichen Verkehren ist die wirksamste Maßnahme zur Beschränkung des Werkverkehrs. Da-

gegen muß jede willkürliche Einengung des Werkverkehrs zur Verteuerung führen und besonders diejenigen Unternehmen treffen, die aus Gründen ihres Standorts oder mit Rücksicht auf die Besonderheiten der von ihnen durchzuführenden Transporte nicht in der Lage sind, sich öffentlicher Verkehre zu bedienen.

Die Tatsache, daß mit dem systemgerechten Fortfall der Beförderungssteuer der Werkfernverkehr in eine neue Phase der Expansion eintreten könnte, kann zu den Bemühungen in Widerspruch geraten, die Bundesbahn in einer Übergangszeit auf ein gesundes wirtschaftliches Fundament zu stellen. Es gilt daher eine Lösung zu finden, die die verkehrspoltischen Zielsetzungen nicht gefährdet, den berechtigten Anliegen der verladenden Wirtschaft Rechnung trägt, volkswirtschaftlich sinnvoll und rechtlich haltbar ist.

In Anlehnung an die Erfahrungen in den Niederlanden und an gleichgerichtete Bestrebungen auf EWG-Ebene wird daher eine Lizenzierung des Werkfernverkehrs empfohlen. Der Genehmigung geht ein Anhörverfahren voraus, bei dem die Bundesbahn, der Güterfernverkehr, die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die Binnenschiffahrt und die Spedition Gelegenheit haben, ihre Dienste anzubieten.

32. Lizenzierung des Werkfernverkehrs

Für die Lizenzierung wird eine Gebühr erhoben, die nicht nur ein Äquivalent für verursachte Verwaltungskosten darstellt, sondern auch das besondere wirtschaftliche Interesse des Veranlassers mit berücksichtigt. Dies entspricht auch der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Die Höhe der Gebühr sollte, bis gegebenenfalls eine EWG-einheitliche Regelung getroffen ist, im Zusammenhang mit dem zeitlich befristeten Gesundungsprozeß der Bundesbahn gesehen werden. Dabei darf wiederum nicht außer acht gelassen werden, daß die Fahrzeuge des Werkfernverkehrs, da sie in der Regel ohne Rückfracht eingesetzt werden, durch die Sondergebühr für Schwerlastfahrzeuge ohnehin besonders betroffen werden.

V. Binnenschiffahrt

33. Überkapazität

Die Probleme der Binnenschiffahrt ergeben sich in erster Linie aus der Überkapazität an Schiffstonnage, die zu einem ruinösen Wettbewerb und damit zu einem völligen Preisverfall geführt hat. Die Erlöse decken häufig nicht mehr die Kosten. Die Folgen sind eine nachlassende Erfüllung der Zahlungsverpflichtungen, eine Zunahme der Betriebszusammenbrüche und Zwangsversteigerungen von Binnenschiffen. Dieser wirtschaftliche Verfall hat die mittelständische Schiffahrt, die nicht auf andere Betriebszweige ausweichen kann, besonders hart getroffen. Die Rheinschiffahrtsakte von 1868 hat dadurch, daß sie sowohl Kapazitäts- als auch Preisregelungen im Stromgebiet des Rheins ausschließt, eine Lösung der Probleme nahezu unmöglich gemacht. Solange insbesondere die Niederlande auf einer völligen Freiheit des Rheinschiffahrtsverkehrs bestehen, haben alle Bemühungen auf nationaler und EWG-Ebene nur sehr begrenzte Erfolgschancen. Die Bundesregierung sollte daher insbesondere ihre Gespräche mit der niederländischen Regierung, aber auch mit allen anderen Rheinunferstaaten zu dem Zweck intensivieren, zu gemeinsamen Absprachen über eine Kapazitätsregelung zu gelangen.

34. Abwrackaktion

Entsprechende Verhandlungen haben deswegen gewisse Erfolgsaussichten, weil die Binnenschiffahrtsinteressen dieser Länder auf eine Strukturbereinigung ausgerichtet sind, d. h. auf eine systematische Stillegung von unwirtschaftlich gewordenem Schiffsraum sowie auf die Schaffung rationell arbeitender Betriebs- und Schiffsgrößen.

Eine Abwrackaktion, die in Ziel und Aufwand vor allem auch mit den Niederlanden abgestimmt sein sollte, verdient jede Unterstützung, sofern sie nur gewährleistet, daß die stillgelegte Tonnage tatsächlich verschrottet wird und daß die als Abwrackprämie bereitgestellten Mittel nicht zum Ankauf neuer Tonnage verwendet werden. Die zur Verfügung stehenden Mittel sollten mit Schwerpunkt in den ersten beiden Jahren bereitgestellt werden, damit möglichst rasch ein Gleichgewicht zwischen angebotenem Schiffsraum und der zu erwartenden Nachfrage hergestellt wird.

35. Branchentarife

Es erscheint zweifelhaft, ob gewährleistet werden kann, daß im grenzüberschreitenden Rheinverkehr die genehmigten Festtarife für den deutschen Streckenanteil von den deutschen und ausländischen Schiffahrttreibenden — selbst bei verschärfter Frachtenkontrolle — wirklich eingehalten werden.

Um die Entgelte im Binnenschiffsverkehr zu stabilisieren, empfiehlt es sich, in Abänderung des Kartellgesetzes den Abschluß von Branchentarifverträgen zu genehmigen, wie sie z. B. für die Beförderung von Stahlerzeugnissen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Beneluxhäfen und niederländischen Binnenplätzen bereits üblich sind und sich bewährt haben.

Ließen sich entsprechende Branchentarifverträge sowohl im nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr (etwa für die Beförderung von Stahl, chemischen Produkten, Kohle und Kies) ermöglichen, so würde das den Interessen der Verlader und denen der Binnenschiffsunternehmer in gleicher Weise zugute kommen. Als freiwillige Vereinbarungen würden sie auch den Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte nicht zuwiderlaufen.

VI. Innerstädtischer Verkehr

36. Gegenwärtige Lage

Die Lebens- und Funktionsfähigkeit unserer Städte muß auch in Zukunft ebenso gewährleistet bleiben wie die Freiheit des Verkehrsnutzers bei der Wahl seiner Verkehrsmittel.

Obwohl es an eingehenden Analysen der innerstädtischen Verkehrsprobleme nicht fehlt, wurden daraus bisher keine oder nur sehr allgemeine und deshalb unzureichende Konsequenzen gezogen. Es widerspricht einer ökonomisch rationalen Verkehrspolitik, davon auszugehen, daß die Kraftfahrer bei weiterhin steigender Verkehrsdichte in diesen Räumen von sich aus auf den Gebrauch ihrer Fahrzeuge verzichten und die öffentlichen Verkehrsmittel, die die Straßenkapazität weniger beanspruchen, benutzen werden. Denn einmal ist es fraglich, ob es zu einem derartigen Verhalten gewissermaßen von selbst kommt oder ob nicht die immer steigende Unzufriedenheit der Kraftfahrer eine Entwicklung erzwingt, die mit den gegenwärtigen Möglichkeiten von Städtebau, Siedlungspolitik und Raumordnung nicht in Einklang zu bringen ist.

Auch politisch wäre eine solche Entwicklung nicht unbedenklich. Sie könnte bei den Kraftfahrern durch alltägliche Erfahrung den Eindruck erwecken, daß die Bundesregierung den hier gestellten Aufgaben nicht gewachsen ist oder ihnen mit einer schwer begreiflichen Indifferenz gegenübersteht. Derartige Ressentiments machen erfahrungsgemäß keinen Unterschied zwischen den unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Gemeinden im gegebenen Fall. Auch aus diesem Grunde kann sich die Verkehrspolitik nicht einer Entwicklung anbequemen, die am Ende den innerstädtischen Verkehr an sich selbst ersticken läßt und zu allen Erfordernissen der Verkehrssicherheit in wachsenden Widerspruch geriete.

Es ist deshalb dringend erforderlich, daß die Verkehrspolitik die Voraussetzungen für eine durchgreifende Entlastung der Straßen in den kommunalen Bereichen schafft und endlich damit beginnt, die bereits am 25. August 1964 von der Sachverständigenkommission — nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 1. August 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 1109) — vorgelegten Vorschläge zu verwirklichen.

37. Ausbau der innerstädtischen Verkehrswege

Bei den zu ergreifenden Maßnahmen muß demnach ein verstärkter und beschleunigter Ausbau der innerstädtischen Verkehrswege unter Ausschöpfung aller finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand im Vordergrund stehen. Eine eingehende Überprüfung der in Zukunft für diesen Zweck verfügbaren Investitionsmittel erscheint dringend erforderlich. Weiterhin sollten im Zusammenwirken mit den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden Mehrjahrespläne für den Ausbau der Verkehrswege in den Gemeinden entwickelt werden, die auf den zeitlichen Rythmus der Ausbaupläne für den Bundesfernstraßenbau abzustellen sind.

38. Die öffentlichen Nahverkehrsmittel

Da die gegenwärtig verfügbaren Prognosen erkennen lassen, daß alle Bemühungen um den weiteren Ausbau des Straßennetzes allgemein und im besonderen Maße des kommunalen Straßennetzes von einem noch weitaus stärkeren Wachstum der Motorisierung überkompensiert werden, muß darüber hinaus die Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit sowie die qualitative und preisliche Attraktivität der öffentlichen Nahverkehrsmittel entscheidend verbessert werden.

39. Ergänzende Maßnahmen

Es ist ökonomisch sinnvoll und in Übereinstimmung mit den Regeln des Marktes, die Parkgebühren in den Städten so zu differenzieren, daß die Nutzung von Personenkraftwagen in diesen Räumen dem jeweiligen Angebot an Straßen- und Parkfläche besser angepaßt werden kann.

Daneben bieten Änderungen der Straßenverkehrsordnung zahlreiche Möglichkeiten, den Verkehrsfluß zu erhöhen und damit die effektive Straßenkapazität in den Städten zu vergrößern. So käme es in vielen Städten und Gemeinden einer spürbaren Vergrößerung der Straßenkapazität für den fließenden Verkehr gleich, wenn es gelänge, das Netz der wichtigen Straßen von ruhendem Verkehr gänzlich freizuhalten. Es wäre auch zu erwägen, bei allen Bauvorhaben, die nach Fertigstellung voraussichtlich zusätzlichen Verkehr auf sich ziehen werden, die Auflage zu machen, daß der Bauherr Möglichkeiten zur Fahrzeugunterbringung außerhalb des öffentlichen Straßennetzes bereitstellt. Andererseits wächst in dem Maße, in dem im Stadtinnern Parkhäuser oder Abstellflächen errichtet werden, zugleich auch die Gefahr, daß die Straßen in den Stadtzentren dem zu- und abfließenden Verkehr nicht mehr gewachsen sein werden. Eine weitere Überfüllung der Innenstädte und zeitweilig ein völliger Zusammenbruch des Straßenverkehrs müßten die Folge sein. Damit könnte ein Zustand eintreten, der den fließenden Verkehr nahezu unmöglich macht.

Aus diesem Grunde haben z. B. amerikanische Großstädte bereits seit längerem begonnen, dem ruhenden Verkehr mehr und mehr in der Nähe der Stadtzentren in Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Parkhäuser und Abstellflächen zur Verfugung zu stellen. Das zur Zeit in der Bundesrepublik geltende Recht über die Stellplatz- und Garagenpflicht steht einer sinngemäßen Anwendung dieser Erfahrungen auf deutsche Verhältnisse im Wege. Landesplanung und Raumordnungspolitik schließlich haben die Aufgabe, eine weitere Ansiedlung von Industriebetrieben und Verwaltungen in Verdichtungsräumen auch unter dem Gesichtspunkt zu prüfen, ob dadurch im innerstädtischen Verkehr und im Zubringerverkehr zusätzliche Schwierigkeiten entstehen. So verständlich der Wunsch der Wirtschaft nach

Standortvorteilen und der Wunsch der Gemeinden nach höheren Gewerbesteuererträgen ist, so dürfen daraus doch keine Verhältnisse entstehen, bei denen weit überproportionale Lasten aus dem Bau und der Vorhaltung der dann notwendigen Verkehrswege erwachsen.

VII. Zusammenfassung

Die hier dargestellten Probleme der Verkehrspolitik stehen, auch wenn sie sich unabhängig voneinander analysieren lassen, in enger Wechselwirkung. Entscheidungen der Verkehrspolitik sind dadurch charakterisiert, daß sie in prägnanter Weise auf andere Gebiete des öffentlichen und privaten Lebens einwirken, und zwar auch dann, wenn diese Wirkungen im einzelnen kaum mehr meßbar sind. Deshalb muß die Verkehrspolitik auf punktuelles, pragmatisches Vorgehen nach den Notwendigkeiten des Tages verzichten und fähig sein, ein System von zusammenhängenden, sorgfältig aufeinander abgestimmten Maßnahmen zu entwickeln. Dabei muß sie sich mehr als manches andere staatliche Handeln der vielgestaltigen und intensiven Verkettung des Verkehrs mit allen Erscheinungen des wirtschaftlichen, sozialen und gesellschaftlichen Lebens bewußt bleiben.